Photo : Takashi Hashimoto

航空ファン イラストレイテッド 99-2 No.104

ヒコーキ・フォトテクニック 飛行機写真術

Cover Photo by
TAKASHI HASHIMOTO
Back Cover Photo by
TAKASHI HASHIMOTO

Publisher
KESAHARU IMAI
Chief Editor
ICHIRO MITSUI
Senior Editor
YUTAKA YUZAWA
Editor
SHIRO SENDA
YUKIHISA JINNO
RYUTA AMAMIYA
Representative, USA
NORMAN T. HATCH
Overseas Liaison, USA
TOSHIAKI HONDA
MIKAKO WATABE
Overseas Liaison, Germany
TADASHI NODA

BUNRINDO Co., Ltd.
3-39-2, Nakano, Nakano-Ku,
Tokyo 164-0001 JAPAN
Phone : 03-5385-5868
Fax : 03-5385-5613

Contents

NORTH AMERICA

Photos : Takashi Hashimoto

ロックン・イーグル
［前ページ］ 平行に2本あるR/Wの向こう側にF-15Cが降りてしまった。しかし背後には巨大な岩山サンライズ・マウンテンがそびえ立つ。ならばイーグルは小さいけれど，荒れた山肌とともに撮ってしまえ。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f5.6，PKR/NELLIS AFB '92 MAR

ショートアプローチ
演習でのミッションを終えたE-3Bがネリスに戻ってきて珍しくタッチ&ゴーを開始した。はじめのうちは普通のパターンを描いて場周を回っていたが，やがてアプローチのコースが内側へと寄り始める。これはイケルと思い500㎜でひねり込んだところを撮ってみた。キヤノンF-1，500㎜，1/500 f5.6，PKR/NELLIS AFB '94 APR

夕闇せまる
西に傾いた夕日は山の遙か向こう側にすでに落ち，辺りが暗くなり始めたころ，エアバンドラジオにファントムのコールサインがモニターされた。すでに露出はない。それならばと夕焼け空をバックにシルエットを撮影。キヤノンF-1，300㎜，1/500，f6.7 PKR/NELLIS AFB '95 MAR

ベガスに背を向けてT/O
ギャンブルの街ラスベガスから20㎞ほど北にネリスAFBは位置する。グリーンフラッグ演習で早朝ネリスを編隊離陸するF-15Cペアを，ベガスの巨大ホテルカジノと駐機していたAir Force-1も取り込んで撮った。砂漠が熱を持つ前，早朝にしか狙えないショットだ。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/NELLIS AFB '94 APR

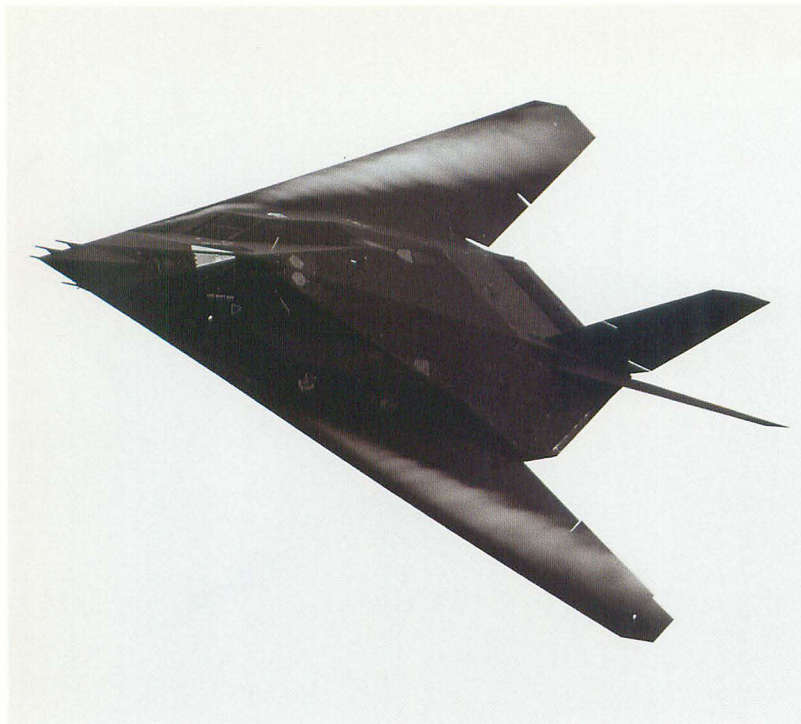
黒煙を吐いて

８発のエンジンからもうもうと黒煙を吐いて離陸するB-52Hを真正面から捉えてみた。ネリスの長い滑走路ではエンドに来るころにはだいぶ高度も上がってしまうので，あえてモノクロで撮ってプリント時に少しトリミングして焼いてみる。狙いどおり迫力のある絵に仕上がった。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f8, T-MAX 100/NELLIS AFB '92 MAR

アメリカの威信

アメリカ空軍が世界に誇るステルスボマー，B-2Aスピリット。この当時はまだエドワーズのオープンハウスでも格納庫内でしか展示されておらず，ずいぶん厳重な警備体制を敷いての一般公開。背後に飾られた星条旗が誇らしげに見えた。キヤノンEOS5, 80-200㎜, f5.6 AVオート三脚使用, PKR/EDWARDS AFB '92 OCT

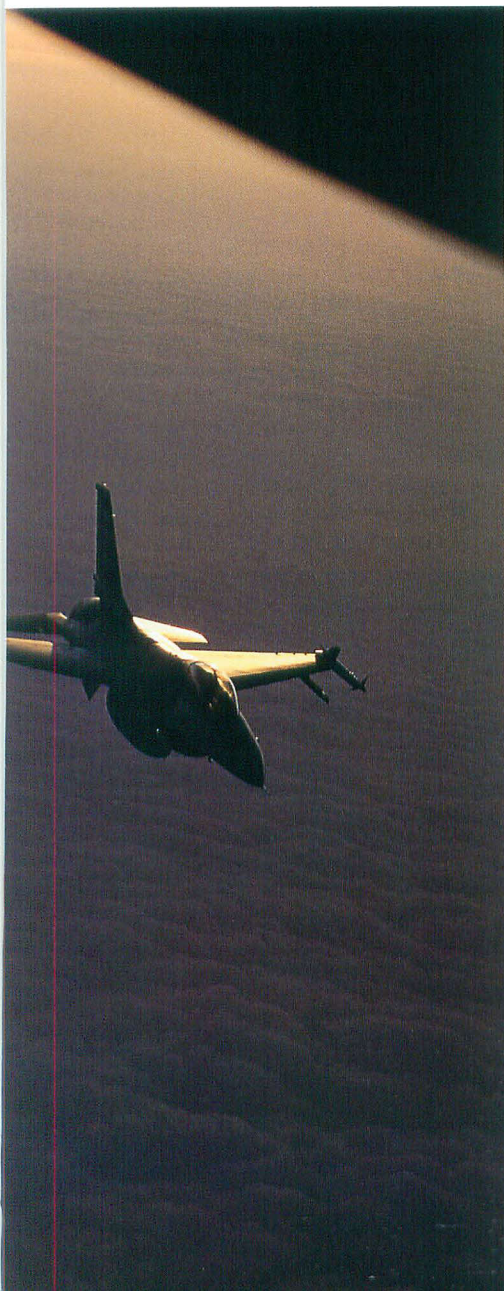
引き起こしの瞬間

最近では少なくなってきたB-1Bの派手なデモフライト。現用機でアフターバーナー４発はB-1Bかコンコルドくらいだ。高速パスから４発のバーナーに火を入れMAXクライムへと引き起こした瞬間，翼の上面がボーテックスで真っ白に覆われた。キヤノンF-1, 300㎜, 1/500, f6.7, PKR/ABBOTSFORD (CANADA) '93 AUG

近未来ファイター
F-117Aがデモフライトで大きくバンクを取って背中を見せた。カナダで行なわれたエアショーでのひとコマだが，ひどい悪天候で仕方なくモノクロで撮ることに。T-MAX 100の豊かな階調性のおかげでまずまずの仕上がりか？　キヤノンF-1, 500㎜, 1/250, f4.5, T-MAX100/HAMILTON（CANADA） '92 JUN

敬礼!
デモを終えたF-117Aがエンジンを止め，パイロットがコクピットから大型のステップに移動，拍手喝采で見守る大観衆に敬礼。F-117は見る角度によってまったく異なる印象を与える奇妙な形の戦闘機だ。キヤノンEOS-1N, 400㎜, 1/320, f7.1 PKR/EDWARDS AFB '97 OCT

対角線
アメリカ国内でもU-2Rのデモフライトは案外珍しい。スパイ機らしい怪しげな黒い機体がその長大なスパンを使ってバンクを開始した。ファインダーの中でこれほど見事な対角線を描いた軍用機を他には知らない。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.7, PKR/CASTLE AFB '93 OCT

雲上最後の陽光
フロリダANGのF-16をタンカーから空撮させてくれるとの突然の知らせを受け，テネシーからKC-135で舞い上がり空中給油エリアでファルコン達とランデブーした。燃料を受け取った３機のF-16が今日最後の光を受けて雲海の上で輝いてくれた。地上では決して見られない美しい光景だった。キヤノンT-90, 20-35㎜, 1/125, f4, PKM/OVER ATLANTIC OCEAN '87 MAY

ダイヤモンドテイクオフ
米空軍アクロバットチーム“サンダーバーズ”のオープニングマニューバー，ダイヤモンドテイクオフ。逆光のロケーションで撮った１枚だが，F-16のパワフルな急上昇のおかげで微妙な光線状態が演出され機体の白色にも助けられた。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f5.6, PKR/ABBOTSFORD（CANADA） '93 AUG

大型プロペラ
米空母艦隊の眼，空中早期警戒機E-2Cの正面形を地面に伏せて撮ってみた。機体の柄に比べると，思いのほか大型のプロペラだが，ローアングルにして空に抜き，シャッタースピードを落として力強く回転しているところを表現してみた。キヤノンEOS-1N, 70-200㎜, 1/125, f13, PKR/NAS FALLON '98 JUN

夜間訓練
米空母航空団が長期航海に出る約半年前，航空団すべての飛行隊が集まりSTRIKE DETという合同演習を行なう。航海中の万一の実戦投入にも即応できるよう，この演習では実弾投下訓練が日夜の区別なく連日行なわれる。水銀灯に照らされた駐機場からホーネットがランプアウト。キヤノンEOS-1N, 70-200㎜, f5.6, AVオート，PKR/NAS FALLON '98 MAR

砂漠の夜明け
夜明け間近のフライトラインで撮影の許可が下り，F/A-18Cのタキシーアウト・シーンを撮らせてもらった。訓練機が無事離陸してラインを引き上げる間際に，鋭い朝日がタイダウンされたもう1機のF/A-18を地平線から照らしていた。キヤノンEOS-1N, 20㎜, 1/45, f8, PKR/NAS FALLON '98 JUN

プローブOK.!
[右ページ上] 飛行訓練に向けランプで発進準備を整えるF-14B。空中給油用プローブの作動状態を確認したクルーチーフが，ハンドシグナルでパイロットに状況を知らせる。キヤノンEOS-1N, 70-200㎜, 1/250, f7.1, PKR/NAS FALLON '97 MAR

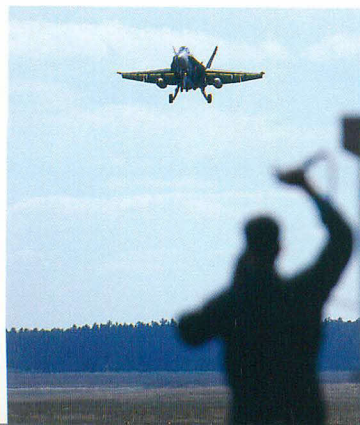
プリフライトチェック
[右ページ下] 実弾投下訓練で翼のパイロンにMk.20ロックアイを搭載したバイキングを，フライトクルーが自らの手で確認している。外側から背伸びして覗き込んでいるのは女性クルーだ。現在戦術機にも女性の進出が著しい。キヤノンEOS-1N, 400㎜, 1/320, f8, PKR/NAS FALLON '98 JUN

LINE UP.!
F-5E/Fを装備したアメリカ海軍予備役のアドバーサリー（仮想敵飛行隊）部隊VFC-13。この日は大量8機で敵役に扮して演習参加。ランプからタキシーウェイに出ていく前，少しの間だけ8機がズラリと並んだ。ここで脚立があればもっとおもしろい絵が撮れただろう……。キヤノンEOS-1N, 200㎜+EF1.4倍, 1/320, f7.1, PKR/NAS FALLON '97 OCT

燃える夕焼け
カリフォルニアで見る夕焼けは美しいことが多いのだが，この時の夕焼けは格別に鮮やかだった。運のいいことにちょうど夕日が最高潮の時にスカイホークが訓練飛行を終えて戻ってきた。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f13，PKR/NAF EL CENTRO '88 MAR

サンダウナー in サンダウン
夕日の中でFCLPを繰り返すF-14A。部隊は解散して存在しないが，機首のシャークティースと垂直尾翼いっぱいに描かれた旭日マークで人気を博した"サンダウナーズ"のトムキャット。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f4.5，PKR/NAF EL CENTRO '92 MAR

森の中に着陸？
ワシントン州NASウィドビーアイランドから南へ15㎞ほどのNALFコープビルは"バウンズ"ことFCLP専用のR/W。街はずれのためとくに夜間模擬着艦訓練には周囲の暗さが良好な訓練環境を提供する。海軍のマスタージェットベースになると，たいていは郊外にこうしたFCLP用施設を持っているが，このコープビルなどはタッチダウンするEA-6Bが道路から間近に見られる。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，1/250，f5.6，PKR/NALF COUPEVILLE '97 FEB

ラジャー・ボール！
海上の空母に展開する前に必ず陸上で行なわれる模擬着艦訓練（FCLP：Field Carrier Landing Practice）では，空母のアングルドデッキ左舷に待機，着艦の補助をするLSO：Landing Signal Officerと呼ばれる着艦誘導士官が同様にアプローチしてくる機体に指示を出す。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，1/400，f6.3，PKR/NAS CECIL FIELD '97 OCT

金門橋の下で
サンフランシスコ湾の入り口に掛かるゴールデンゲートブリッジの下を通過中のUSSエイブラハム・リンカーンの第2カタパルトで発艦準備OKのF/A-18C。サンフランシスコ海祭フリートウィークでのイベントで，湾内で初めてジェット戦闘機を空母から発艦させる試み。ひと目で場所の特定ができる風景を取り入れたショット。キヤノンEOS 5，20㎜，1/350，f8，PKR/USS ABRAHAM LINCOLN at SAN FRANCISCO BAY '94 OCT

着艦
われわれ民間人には空母に海上で乗れる機会は滅多にないが，艦載機本来の姿は空母の上でオペレーションしているところにある。トムキャットファンならずとも人気の高いジョリーロジャースのF-14Bが，自機の影をデッキに落としアイクにタッチダウン。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，1/400，f7.1，PKR/USS DWIGHT D. EISENHOWER '97 JUN

スモークを活かして
NAVY SEALSのパラシュートチーム“リープフロッグス”が鮮やかな発煙筒をたいて降下してきた。ひとたび戦場に降り立ったら彼等は世界有数の戦闘員として戦うように訓練されている。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.3, PKR/NAF EL CENTRO '93 MAR

バーティカルブレイク!
どこまでも深い青空に純白のスモークを残して6方向へ豪快なブレイクで散ってゆくブルーエンジェルズ。キヤノンEOS-1N, 400㎜, 1/400, f8, PKR/NAF EL CENTRO '96 MAR

シスコに舞うブルーエンジェルズ
サンフランシスコ湾の海辺でデモを披露するブルーエンジェルズ。普段飛行場では撮り慣れているブルーズだが，せっかくのきれいな海辺のショーだったので思いきったポジション取りをして景色をたっぷり取り入れた画面構成を考えて撮った。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.3, PKR/SAN FRANCISCO '94 OCT

JATO TAKE OFF

ブルーエンジェルズのサポート機TC-130Gが火薬ボトル8本を胴体側面に装備し，補助動力の支援を受けて短距離離陸-高迎角上昇のデモを披露する。正式名称Jet Assisted Take Off：JATO(ジェイトウ)と呼ばれる。リフトオフの瞬間火薬ボトルが発火する大音響とともに，青紫の炎が滑走路を叩き急激な上昇を開始する。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.7, PKR/NAS CECIL FIELD '97 NOV

ベイパー

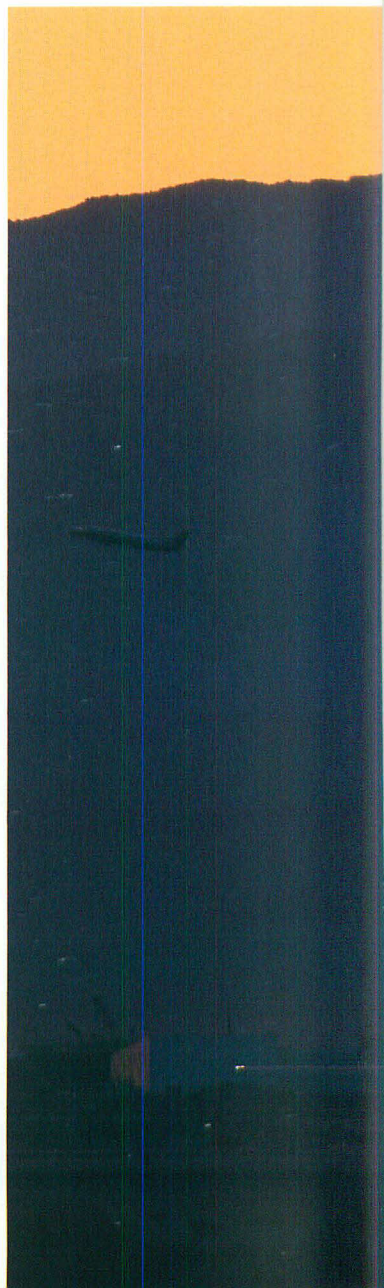
普段は比較的地味な存在のEA-6Bがプラウラー・カントリーNASウィドビーアイランドのエアショーで派手な機動飛行を見せた。もちろんECMポッドなどは取り外したクリーンな状態だからこそなのだろうが，翼の上面，大型のキャノピーからもベイパーが発生しており，機動の激しさがうかがい知れる。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f8, RDP II/NAS WHIDBEY ISLAND '94 JUL

遊覧船から撮る

米海軍の港として有名なサンディエゴは観光地としても知られる西海岸有数の港街。有料で湾内クルーズを提供する観光船が運航されており，この船に乗ると停泊中の軍艦がすぐ近くで見られるようコース設定がなされている。長短2種類のルートがあり，長い方に乗ればNASノースアイランドのヘリが並んで駐機しているランプの近くも通過する。情報とアイデア次第で結構写真は撮れる。キヤノンT-90, 300㎜, 1/350, f8, PKR/SAN DIEGO '93 OCT

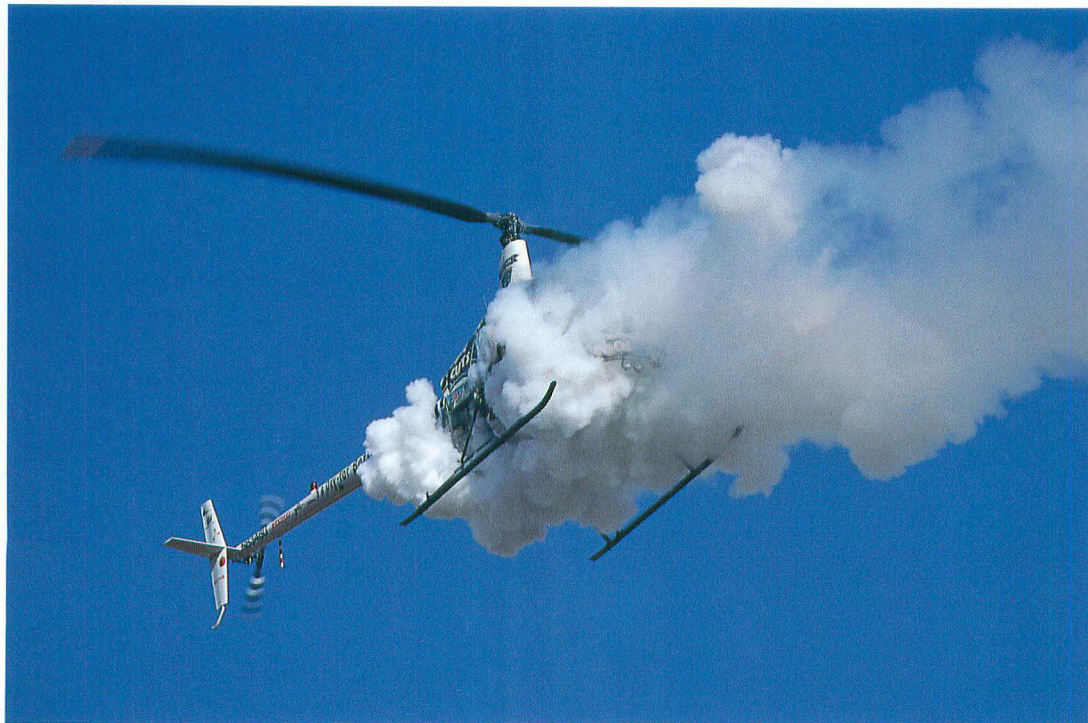
空飛ぶ要塞健在
米空軍の歴史上に名機としてその名をしっかり刻み込んだ「空飛ぶ要塞」B-17が，米空軍創設50周年記念エアショー“GOLDEN AIR TATTOO”においても今だ健在ぶりをアピールして見せた。キヤノンEOS-1N，400㎜，1/400，f8，PKR/NELLIS AFB '97 APR

黄昏時に
ネバダ州ラスベガスの空港で夕焼けのアプローチを撮っていたら，いつしか陽は沈んでしまった。夕方の出発ラッシュが始まったようでゲートを離れた機体がぞろぞろ動き始めた。夕日に染まった雲，夕焼け空の色を背負った機体のエッジがきれいに見えたので一瞬を捉える。キヤノンF-1，300㎜，1/250，f4.5，PKR/McCARRAN INTL '93 FEB

時を超えて
“レガシーフライト”と名づけられたエアショーデモのためにF6F，F4U，F-14Bが編隊を組んだ。カメラプレーンは決して軽快とは思えないバロンB-55小型双発ビジネス機。だが，それぞれのパイロット達がみな凄腕ぞろいという好条件に助けられ，こんなに見事なエシュロンを撮ることができた。これは僕が撮った写真ではなく，「撮らせて貰った」写真だ。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，1/320，f7.1，PKR/OVER ATLANTIC OCEAN '98 SEP

雲間にキラリ

夏を除いた通年，曇り／雨という悪天候が当たり前のワシントン州シアトル。幸い雨は降っていなかったので，空き時間に空港の外周から旅客機を撮っていた。重々しく離陸したDC-10が小さくなり始めたころ，一瞬だけ雲間からの日射しを受けて白い機体を輝かせた。キヤノンEOS-1N，400㎜，1/400，f7.1，PKR/SEA-TAC INTL '98 JAN

峡谷のエアショーで
日本ではあまり馴染みはないが，欧米ではレイトイブニング・ショーという夕方遅くから始まるエアショーがある。これはカナダのだいぶ標高が高い峡谷にある空港で行なわれたショーでのひとコマ，時間は午後8時ごろだ。ウォーターボマーに改造されたDC-6が山合いをすり抜ける。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f5.6，PKR/KAMLOOPS （CANADA） '93 AUG

ヘリならでは
3機編成のヘリコプターデモチーム「ショーコプターズ」のロビンソンR-22。編隊を離れた1機がスモークを発生させながら後退飛行を始めた。これではパイロット自らスモークまみれなのでは？　キヤノンF-1，500㎜，1/500，f8，PKR/NAS CECIL FIELD '97 NOV

パフォーマンス
アメリカには小型単機アクロバット飛行のプロフェッショナルが数多くいる。彼（彼女）等は自分の機体を所有して全米のエアショーをサーキットし，各地ですばらしいデモを披露する。それを職業としているのだから日本人の感覚ではちょっと分かりづらいところもあるか。航空＝Aviationの土壌がまったく違う。数あるソロパフォーマーの中でもショーン D.タッカーのデモは群を抜いてすばらしい。多彩な演技のキレ味が痛快だ。あのロック岩崎氏の師匠でもあるそうだ。キヤノンEOS -1N, 400㎜, 1/500, f7.1, PKR/NAS CECIL FIELD '97 NOV

北米大陸にMiG-29出現！
90年代もそろそろ終わりに近づいてきたが，80年代に誰が米ソ対立の冷戦構造終焉を確実に予期しただろうか。冷戦崩壊でそれまででは考えられなかったことが航空界でも数多く起こった。これもそのうちの一例で，ウクライナ共和国のMiG-29 2機がカナダ，アメリカを単独でサーキットして回り，各地のエアショーに参加，デモフライトまで見せた。キヤノンEOS5, 80-200㎜, 1/180, f6.7, PKM/CFB TRENTON（CANADA） '92 JUN

密集編隊の内側
NASオシアナのエアショーに参加したカナディアン・アクロチーム“スノーバーズ”の5番機に同乗取材の機会を得た。とは言え，本格的なアクロバット飛行のフライトではなく，エアショーのスポンサーとメディアを対象に仕立てられたローカルフライトだ。地上からなら何度も彼等の飛行する写真は撮っているが，コクピットに乗って撮影できるというチャンスはそう巡ってくるものではない。望遠レンズをとおして見慣れた密集編隊が一緒に飛んでみるとずいぶん印象が違うものだ。とくに印象深いのはフォーメーションを組み替える時などに聞こえてきたパイロットの息使い。これがフルマニューバーだったらどれほど凄いのだろうか？ キヤノンEOS-1N, 28-70㎜, 1/320, f8, PKR/OVER ATLANTIC OCEAN '97 SEP

J-141

EUROPE
Photos : Takashi Hashimoto

アーミングエリアにて

11月のヨーロッパは昼間がとても短く，日中陽が射してもどことなく暗いイメージが拭えない。アーミングエリアのクルーチーフが身に着けた蛍光オレンジのベストが暗いイメージの中でアクセントになりそうだ。そこで思いきって1.4倍のテレコンを付けて撮ってみた。キヤノンF-1，500mm＋FD1.4×，1/250，f6.7，PKR/GILZE-RIJEN '90 NOV

STOP.／ 飛行機通過中

軍事基地に対する国民意識の違いか，それとも交通量の絶対数の差か，ヨーロッパには基地の外部一般道路に飛行機通過優先の信号機が時どき見られる。そんな場所では決まって低高度で離着陸する機体を撮影できる。画面中央に見える自動車は，まさに信号待ち停車中。キヤノンF-1，135mm，1/250，f4.5，PKR/GILZE-RIJEN '90 NOV

水を吸いこむF-16

R/Wエンドで離陸待ちホールディングをしていたF-16のエアインテイクに，地表に溜まっていた水が白い水蒸気と化し踊るように吸い込まれていった。キヤノンT-90，300mm，1/180，f5.6，PKR/GILZE-RIJEN '90 NOV

激しいGフォースに耐えて

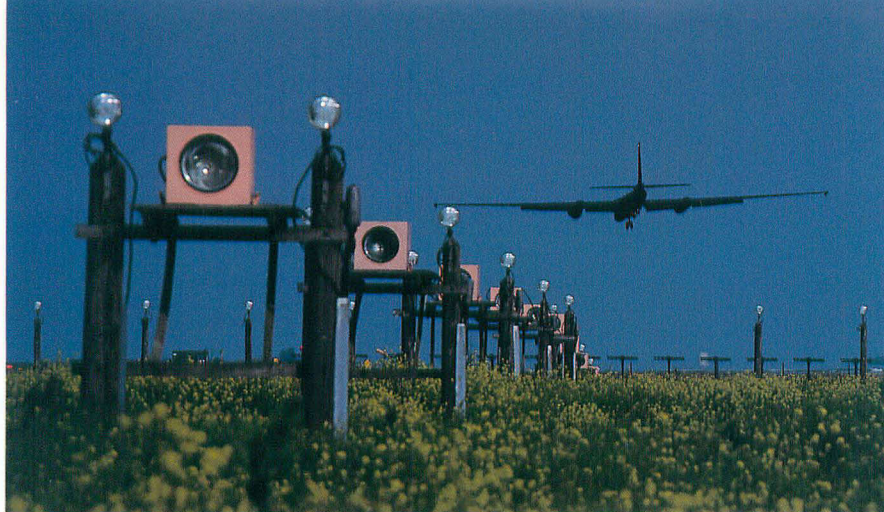
［前ページ］これはエアショーのデモフライトを撮ったひとコマではない。オランダ空軍の通常訓練を基地の外，一般道脇から撮影したショットだ。訓練飛行から戻ったF-16がタッチ＆ゴーを始めて，最初はやや高いくらいの高度で離陸側のR/Wエンドを通過していた。何度か繰り返すうちに高度は下がり，エンドにさしかかる辺りでひねり始めた。「これはいいものが撮れるかもしれない」とやや下がり気味に位置を取り，500mmで狙い思惑どおりにダイナミックな絵を撮ることができた。キヤノンF-1，500mm，1/500，f6.7，PKR/GILZE-RIJEN '90 NOV

編隊離陸
スイス最大の都市チューリッヒ郊外にあるデューベンドルフ基地を離陸するF-5E。観光立国スイスだけに軍事基地周辺でさえ景色は非常に美しい。緑の山と湖の国というイメージどおり，背景に緑を取り入れた絵が豊富に撮れる。機体と背景のコントラストが際立つ。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f8，PKR/DUBENDORF '88 JUL

大自然の中で
上と同様にスイスの美しい自然を取り入れた写真を狙ってこちらはやや引き気味にハンターを撮った。反対側の斜面に牛が放牧されていたりするのどかな場所だ。キヤノンT-90，135㎜，1/250，f5.6，PKM/DUBEN-DORF '88 JUL

空中でビゲンに接近
スウェーデンの空軍基地を４ヵ所取材させてもらえる許可が下りた。しかし取材期間はわずか２日間，果たして２日でどうやって４つの基地を回るのだろうか……。空軍が出した答えは基地間を軍の飛行機で移動させてくれるというもの。午前の取材を終えてSAAB SK60に同乗し，次の取材地へ移動の途中，近くで訓練飛行中だったビゲンに無線で呼びかけてランデブー，撮影に協力してもらった。キヤノンT-90，50㎜，1/180，f6.3，PKM/OVER SATENAS '88 OCT

IATにロシア機登場
80年代終わりごろから軍用機の世界でも東西融和の流れが見え始めた。冷戦構造が終わり，その流れは急速なものとなり，ロシアの長距離爆撃機がイギリスの航空ショーで一般公開されてしまった。この時はアメリカ空軍のB-52と並べて展示するという演出がなされた。軍事エアショーの本場はやはりイギリスなのか？　キヤノンEOS 5，80-200㎜，1/250，f8，PKR/RAF FAIRFORD '93 JUL

ギヤアップ！
すでに午後の太陽は逆光側にまわり込んでしまった。暗い迷彩をまとったトーネードを逆光の横向きで撮っても救われないだろう。それならせめて，ハイライトが少しでも多く残り，動きのあるシーンを捉えようか。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f5.6，PKR/A&AEE BOSCOMBE DOWN '92 JUN

アプローチ
ヨーロッパの監視任務に就いていたTR-1（U-2R）は，イギリスのRAFアルコンビュリーに配備されていた。スパイ機として有名なこの機体もホームベースにおいてはタッチ＆ゴー訓練だって実施する。撮影機会が豊富に得られたので，少し趣向を変えて古びたアプローチライトと一面に咲く花を取り入れて１枚。キヤノンF-1，80-200㎜，1/250，f8，PKR/RAF ALCONBURY '88 JUN

ドラッグシュートの花咲く
あらゆる角度から撮影しても絵になるフォトジェニックなB-52 "BUFF" だが，これもそのバリエーションのひとつ。着陸後開いた巨大なドラッグシュートで行き足を止める。キヤノンF-1，80-200㎜，1/250，f5.6，PKR/RAF FAIRFORD '89 JUL

ラストチャンス
かつては在英米軍基地に多くの空軍機が配備されていた。航空機のスポッティング（シリアルNo.調査）大国イギリスでは，飛行機写真撮影も立派な趣味の地位を確立している。愛好家が多いお国柄からか，どこの基地に行っても撮影ポイントはすでに開拓されていることがほとんどで，しかもフェンス越しに基地内の機体を撮影しても問題にはならない。そんな事情も手伝いフェンスの外からでもこんなピン抜き作業を行なう通称 "ラストチャンス・エリア" の撮影さえできた。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/RAF ALCONBURY '90 SEP

カルディオイド
10機のMB339PANが垂直上昇から3つのセクションに分離する瞬間。機数の多いチーム編成が主流のヨーロピアン・アクロだが，なかでも最大の10機編成を誇るイタリア空軍フレッチェ・トリコローリ。第1，第2セクションそしてソロ機と3つのセクションに分離し切れ目なく繰りひろげられる演技には圧倒される。フランス空軍パトルイユ・ド・フランス（下中），イギリス空軍レッドアローズ（最下）とともにヨーロピアン・アクロご三家と呼ばれ，世界最高峰のフォーメーションアクロを見せる。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f8，PKR/RAF FAIRFORD '97 JUL

アンティーク
写真撮影のロケーションとしては，最高の景観を備えるスイスのシオン。滑走路西端の遠い山腹に中世の古城まで見える。古典機ユンカースJu52と古城を取り合わせてみた。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/SION '89 JUN

デュアルソロ
フランスらしい優雅でセンスのよさを感じさせる演技が特徴のパトルイユ・ド・フランス。このチームは，デュアルソロが見せる技量の高さにも定評がある。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/RAF FAIRFORD '95 JUL

まだかなぁ?
フレッチェ・トリコローリ創設30周年記念エアショーが終わり自国への帰路に着こうとするイギリス空軍レッドアローズ。すでにフライトプランは提出したが，途中の航路通過許可がなかなか得られず，飛行装具をすべて身につけたまま機体前で出発準備待ちを強いられるパイロット達。キヤノンT-90，300㎜，1/125，f4，PKR/RIVOLTO '90 OCT

スピットファイア大集結
バトル・オブ・ブリテンの戦いでドイツ軍の攻撃から英国を守り抜いた英雄スピットファイアが，90年に行なわれたバトル・オブ・ブリテン50周年記念エアショーで一堂に会した。キヤノンT-90, 300㎜, 1/180, f8, PKR/A&AEE BOSCOMBE DOWN '90 JUL

Aviation Museum
航空機開発の歴史が深い英国には，航空博物館も各地に充実したものがある。第二次大戦機を飛ばして見せることでも有名なダクスフォードにも，屋内，屋外に数多くの歴史的名機が保存展示されている。キヤノンT-90, 24㎜, 1/60, f8, KL/DUXFORD IMPERIAL MUSEUM '90 SEP

FAR EAST

Photos : Takashi Hashimoto

香港カーブ

［前ページ］98年7月，香港新国際空港チェクラップコックの開港で啓徳空港は閉鎖された。それにともなって，“香港カーブ”の愛称で多くの人々に親しまれてきたカイタックへのスリリングなファイナルアプローチも見られなくなってしまった。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/啓徳空港 '98 MAY

雑踏を飛び越えて

“香港カーブ”の大きなバンクを終えた機体は，ファイナルで雑然とした街並をかすめるようにR/W13に滑り込んでゆく。街並のビル間から見上げる旅客機はいつもより一層巨大に感じられた。キヤノンEOS-1N，20㎜，1/125，f5.6，RDPII/啓徳空港 '98 MAY

橋を渡りショートカット

啓徳空港の滑走路側と運河を挟んだ駐機場をつなぐブリッジ式タキシーウェイを，キャセイ航空のエアバスA330が渡る。ファイナルのひねりに限らず，空港と街が至近距離に同居していた啓徳空港は，多彩な絵創りが可能な空港であった。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/啓徳空港 '98 MAY

車と飛行機の立体交差

海外の空港／基地ではよくある光景だが，日本国内ではあまり馴染みのなかった道路の上を通るタキシーウェイ。羽田空港脇を通る首都高速上をタキシングする機体が駐車場（P1）の屋上から撮影で，夏の遅い午後なら光もまわる。キヤノンEOS5，70-200㎜，1/250，f6.7，PKR/羽田空港 '98 NOV

Caution Bird Activity!

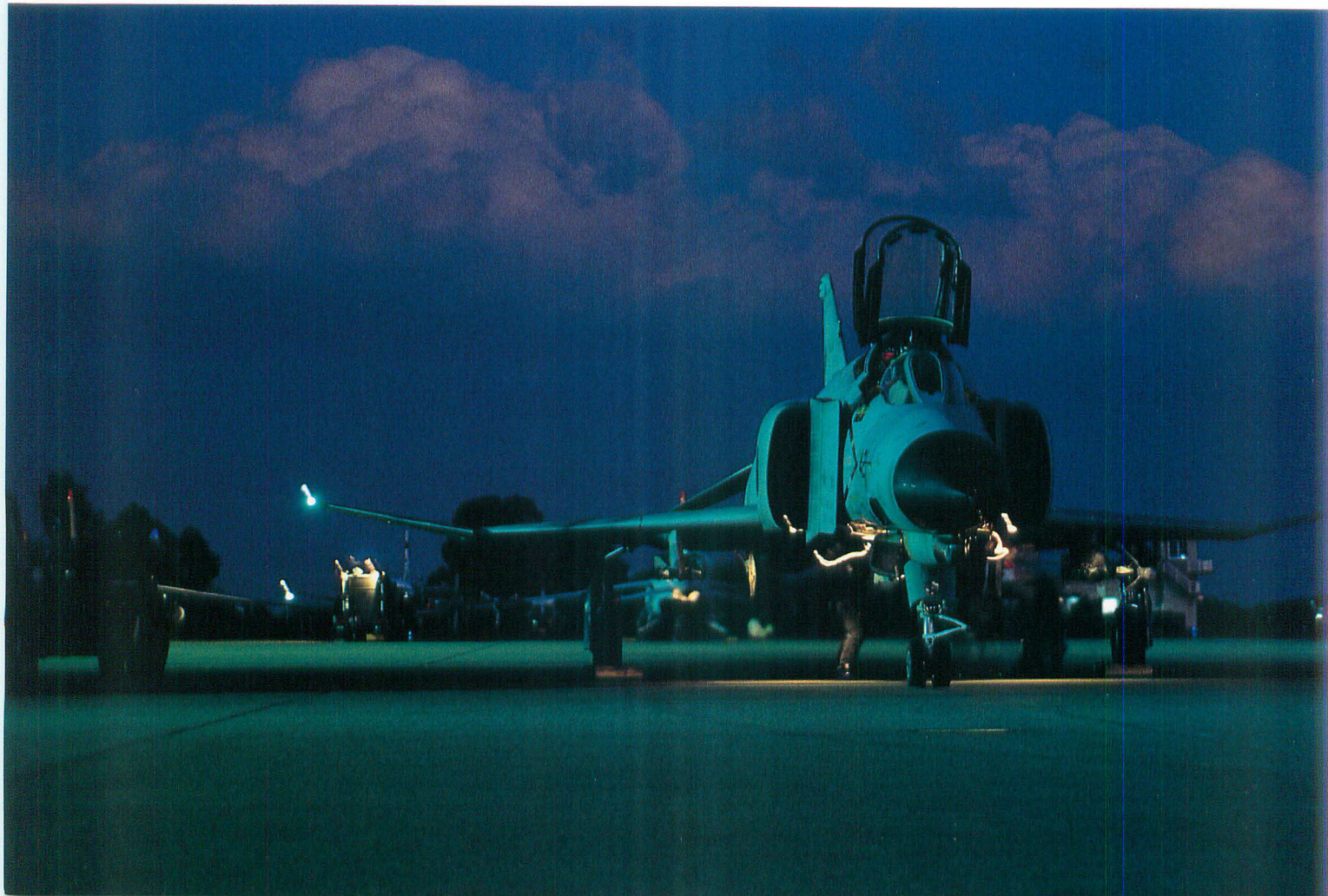
羽田空港に着陸する日航ジャンボがファイナルに入ったところで，海辺に居た無数の水鳥が一斉に飛び立った。フレーミングを少し変えて１枚。思いがけないショットが撮れた。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，1/320，f6.3，PKR/羽田空港 '96 DEC

雄姿ふたたび日本に舞う

95年に行なわれた零戦里帰りで，アメリカから太平洋を越えてやってきた零戦52型が日本の空を元気に飛びまわった。パイロット，スティーブ・ヒントン氏の腕前とも相まって，オリジナル栄21型エンジンの音を響かせ多くのファンを喜ばせた。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.3，PKR/竜ヶ崎飛行場 '95 AUG

残雪とオライオン
積もった雪を積極的に取り込みたいと考え，P-3Cがやや小さいうちに縦位置のフレーミングで機体も上にずらして撮影。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f8，PKR/厚木基地 '98 JAN

ファンブレイク！
会場左手から密集編隊を組んだダイヤモンドが，背面を見せながら半円を描いて通過するファンブレイクではスモーク使用はなし。では，よりタイトな印象を与える斜め前で機体が重なり合う一瞬を，縦位置で撮ろう。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/入間基地 '98 NOV

夜へ
夜間訓練の模様を取材させてもらうことになり，まだ暮れきらない時間帯から撮影を始めた。格納庫からの水銀灯に照らされたファントムは怪しげな色に浮かび上がっているが，遠くに浮かんだ入道雲にはまだ昼間のなごりが残り，白く輝きをみせる。キヤノンEOS5，200㎜，f5.6 AVオート，三脚使用，PKR/新田原基地 '95 JAN

TAKE OFFの一瞬
曇り空のなか那覇基地を第302飛行隊のファントムが編隊離陸。モータードライブでフィルムは次々巻き上げられるが，ポイントを押さえてシャッターを切る習慣を身に付けたい。キヤノンT-90，500㎜，1/250，f5.6，T-MAX100/那覇基地 '93 JAN

半逆光
滝ヶ原飛行場北側の一般道すぐ脇のスポットにコブラが入ってきた。ここは終日光線状態が不良だが，駐機スポットしだいでは地上の誘導員を入れたこんな絵が撮れることもある。キヤノンEOS5, 80-200㎜，1/350，f6.7，PKR/滝ヶ原飛行場 '93 SEP

スチームカタパルト

空母インディペンデンス艦上で，射出カタパルトにセットされ発艦準備を整えるF/A-18C。甲板上に漂う純白の水蒸気が空母甲板上の雰囲気を増長させる。キヤノンEOS-1N，400㎜，1/400，f7.1，PKR/USS INDEPENDENCE '96 NOV

切り取り

離陸前ホールディング中のF-15Cを正面からアップで撮った。ありふれたフレーミングを捨て，エアインテイクを片方切る，垂直尾翼，車輪などの先々もあえて切り落とし画面に緊張感を持たせた。ヘッドアップ・ディスプレイ越しに見えるパイロットの顔からも緊張感が読み取れるだろうか。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/千歳基地 '92 NOV

特徴

デモフライト後タキシーウェイでエンジンを止め，再び展示エリアへと牽引されるスホーイSu-37。本機最大の特徴は推力偏向ノズルによる並外れた機動性能。牽引されて機が角を曲がる時，真後ろから左右非対称のノズルを望むショットが撮れた。後方にモザイク状に広がる，韓国の観衆との色のバランスも絶妙か。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f5.6，PKR/SUNGNAM AB '96 OCT

HEAD ON

[前ページ下] 陸上自衛隊明野駐屯地航空祭で離陸するLR-1を，飛行場の外へ回り滑走路真正面から撮影。航空祭会場ばかりがよい撮影場所だとは限らない。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/明野駐屯地 '89 OCT

測距点がファインダー中心にしかないと，このような場合はピントが合わない。意外に多いので注意。(撮影：筆者)

カメラ・レンズの選び方

航空機写真に適した機材を分かりやすく紹介しよう。— 小栗義幸

『航空ファン』などに掲載されるプロカメラマンが撮ったグラビアを見て，「どうしたらこんな写真が撮れるんだろう」と思ったことはないだろうか。しかし，関係各機関への取材申請や誌面の構成といったややこしいプロセスは抜きにして，写真の技術的なことについてだけをいえば，同じような作品をものにすることは決して難しいことではない。航空機写真の世界を知らない方，まだ踏み込んだばかりの方はこのコーナーを参考にして，航空機カメラマンの仲間入りをしてみてはいかがだろうか。

カメラの選び方

写真を撮るためにはカメラとレンズが必要だということは，だれでも知っている。しかし，どんなカメラとレンズが航空機写真に適しているかは，経験してみないと分からない。最近のカメラは高性能化が進み，価格はそれにともなって大変高額になってしまったため，最初の購入にあたっては失敗のないように充分に検討していただきたい。

さまざまなタイプのカメラが販売されているが，はたしてどんなカメラが航空機写真に向いているか。理由は後述するとして，ほとんどのシチュエーションで35㎜一眼レフカメラが適している。現在おもに販売されているカメラの種類を使用するフィルムのサイズで分類すると，小さい方から順にAPSカメラ(アドバンスド・フォト・システム)，35㎜カメラ，ブローニサイズの中型カメラが一般的だが，さらに小型の110カメラ（ワンテン），コマーシャル写真や風景写真でおもに使われるシートフィルムの4×5(シノゴ)や8×10(バイテン）といわれる大型カメラまで，いろいろなタイプのカメラがある。フィルムのサイズで分類しただけでもこれだけの種類があるのに，カメラの形状によってもさらに細かく分類されるため，カメラのタイプは無数に存在しているわけだ。プロのカメラマンは撮影の目的に合わせてカメラを選ぶわけだが，逆に考えれば撮影の目的が決まっていればカメラのタイプはだいたい決まることになる。

これを読んでいる読者の方は，もちろん「航空機写真を撮る」という目的を持っているので，だいたいのカメラタイプはすでに決まっている。それが前述した35㎜一眼レフカメラだ。どうして35㎜一眼レフカメラが航空機写真に適しているのかを解説すると，航空機というスピードの速い被写体を捉えるためには，素早くピントを合わせ，航空機の動きに合わせてカメラを上下左右に振り回すのだが，そのために操作性がよく機動性が高いカメラが必要だ。つまり扱いやすくて軽い方がいい。そして，さまざまな撮影状況に対応するには，35㎜一眼レフカメラの特徴である交換レンズの豊富さも適している理由のひとつ。とくに望遠レンズの充実度は他のタイプのカメラとは比較にならないほど豊富だ。

35㎜一眼レフカメラの特徴を述べたが，これがどれほど有利なのか，またどんな35㎜一眼レフカメラが機材として最適かを，実際に撮影をシミュレートしながら検証してみよう。

航空機の写真を撮るためには空港や基地の外周から，または航空祭に行かなけらばならない。外周から離着陸を捉える場合，たとえ大型機が中心の空港といっても必ず望遠レンズは必要だ。これが戦闘機や攻撃機といった小型機がおもな被写体となる自衛隊や米軍の基地では，望遠レンズや超望遠レンズがあたり前といった厳しい撮影条件のところが普通だ。航空祭での撮影でもデモフライトは距離が遠く，望遠レンズや超望遠レンズでないと太刀打ちできない。つまり，どこでどんな航空機を撮影しても，飛行中はもちろん，タキシングですら望遠レンズでないと撮影できないということ。望遠レンズでの撮影が中心ということは，35㎜一眼レフカメラが適してお

キヤノン EOS-1N ¥215,000

キヤノン EOS-3 ¥185,000

キヤノン EOS55 ¥88,000

ミノルタ α-9 ¥250,000

ミノルタ α-807si ¥105,000

り，望遠レンズの性能が高く，レンズのバリエーションが豊富なカメラメーカーを選択することがカメラ選びのポイントとなってくる。

日本のカメラメーカーは世界トップクラスの品質を誇っている。35㎜一眼レフカメラを生産しているおもなメーカーはキヤノン，ニコン，オリンパス，ペンタックス，ミノルタ，コンタックス。各社とも優れた技術を持ち，優秀なカメラを生産している。それぞれに特色があり優劣をつけがたいが，望遠レンズのバリエーションの充実度などを考えれば，キヤノンとニコンに軍配が上がる。この2社のカメラとレンズは世界中のプロカメラマンにも定評があり，あらゆる分野の撮影で活躍している。その経験が製品に反映され他社を一歩リードしている。また，最近のカメラはハイテクが組み込まれ，オートフォーカス，露出制御，フラッシュ・コントロールといったものすべてがコンピューターで制御され，統合されたシステムとして作動するので，以前のようなレンズの善し悪しだけでなく，カメラシステム全体を評価する必要がある。プロのカメラマンに評価されているということは，これらのシステム全体が優れているということでもある。

すべてのシステムを説明していてはキリがないので，航空機写真に必要と思われる部分をピックアップして解説していくことにするが，さらに詳しく知りたい方は専門誌を参考にしていただきたい。

いまではあたり前となったオートフォーカス・システムは自動的にピントを合わせてくれるありがたい機能だが，常に正確なピントを保証してくれる完璧なものではなく，ときと場合によってはマニュアルフォーカスの方が正確にピントを合わせられることもある。どんなときにこのような結果になるかというと，❶フォーカス・スピードよりも航空機のスピードが速いとき，❷被写体である航空機が測距点からはずれたときに起こってしまう。

❶の対策はよりフォーカス・スピードの速いカメラとレンズを使うしかない。フォーカス・スピードはカメラの測距性能と，カメラやレンズに組み込まれたフォーカスを駆動させるモーターの性能の組み合わせで決まる。高精度の測距機能を搭載したカメラでもモーターの性能が低ければ能力を100%発揮できないし，逆にモーターの性能がよくてもカメラの測距機能の精度が低ければ同じことだ。

❷はフレーミングがポイントになるがタイトル写真（前ページ）のように測距点が機体にくるとは限らないので，この場合はマニュアルフォーカスでピントを合わせるのが一般的。このときオートフォーカスからマニュアルフォーカスへ切り替えることになるが，スイッチを操作しなくても切り替えができるレンズと，そうでないレンズがあるので注意が必要だ。切り替えスイッチを操作している間に航空機は飛び去ってしまい，貴重なシャッターチャンスを逃してしまうことになる。

初期のオートフォーカス・カメラは測距点がセンター1ヵ所のみだったが，これではとても自由なフレーミングはできない。そこでセンターだけでなく，左右に測距点を増設して水平に3ヵ所，5ヵ所といったモデルが主流となった。しかし，これでは縦位置での撮影では測距点が縦一列に並んでしまう欠点があった。ニコンのF5は測距点を縦横5ヵ所の十字型に配置して，縦位置でも横位置と変わらない測距精度を実現した。

しかし，この原稿を執筆している最中，驚くべきカメラがキヤノンから発売された。測距点の数がじつに45ヵ所もあるEOS-3がそれ。ファインダー中心部に楕円状に配置された測距点は，ほとんどのシチュエーションで航空機を的確に捉えるだろう。実際にテストをしてみないと正確なところは分からないが，データどおりの性能であればかなり期待できそうだ。測距点が多いほど機体を捉える確率が高くなる。また，正確にピントを合わせるためには，フォーカスの精度も高くなければならない。その点EOS-3では中央部の7ヵ所の測距点はF2.8より明るいレンズではクロス測距が可能になっている。

このクロス測距とは，縦線と横線の両方を検知するセンサーを配置してフォーカス精度を高めたもの。通常の測距点は横線を検知するセンサーしか配置されていないので，測距点が被写体を捉えても，横線を検知できなければ正確なフォーカスは望めなかった。ほかのカメラではセンターでしかクロス測距ができなかったことを考えれば，EOS-3がいかに広範囲で正確なピント合わせができるかが想像できる。

EOS-3に対抗するかのようにニコンからF100が発売（原稿執筆時はまだ発売前）された。F5ジュニアといわれるとおり，プロカメラマンにも好評を博したニコンのフラッグシップカメラF5の機能を受け継ぎながら，価格はF5と比べるとだいぶリーズナブルな設定になっている。高性能カメラが欲しくてもF5には手が届かないといった人には打ってつけだ。しかも，小型軽量化されたため機動力がアップ，航空機写真にはありがたい。

オートフォーカスに関連して動体予測機能という便利なシステムがある。移動する被写体の動きを予測してフォーカスを合わせ続けるため，常にピントが合った写真が撮れるというもの。しかし，カメラとレンズの組み合わせによって追従スピードが異なったり，連続撮影に制約があったりするので，この点もカメラ選びの参考にしよう。参考までにEOS-3もF100も時速50㎞で移動する被写体を8mの距離まで追従（EF300㎜ F2.8 USM，AF-S 300㎜ F2.8D使用時）することができる。

ピントと同じように露出も，現在のカメラ

ではオート撮影でもほとんど問題はない。カメラのタイプによって正確さは違うが，カメラの特性を理解すれば，あらかじめ補正を加えたりマニュアル撮影もできるのでカメラを選ぶときはそれほど気にしなくてもいいだろう。測光方式でカメラを選ぶ人はほとんどいないと思うが，測光精度が高いカメラは他の機能の精度も高い。つまり高性能で高価格な高級カメラと考えていい。測光精度が高いのは細分化された測光エリアから被写体の明るさをより多くの情報源から捉え，それをもとに高性能のCPUによって処理されるため正確な露出値が決定される。あとは撮影者がいかにそれをコントロールするかにかかっている。TTLの特性であった，被写体の反射率によっては正確な露出ができない(後述)，といった弱点もかなり克服されてきた。ニコンのF5では被写体の色までカメラが捉え，その情報をもとに露出値を算出する。まさにハイテクノロジーのかたまりなのが現在のカメラだ。しかし，ここで紹介したEOS-3やF5のように最先端のカメラでないといい写真が撮れないというのではなく，グレードの低いカメラでも航空機写真に適したカメラは多い。

レンズの選び方

ここまではカメラについて述べてきたが，「写真はレンズで決まる」とよくいわれる。どんなに高性能なカメラでもレンズが悪ければ高画質な写真は撮れない。むしろカメラは高性能でなくても，レンズが高性能ならば高画質な写真がとれるといった方がいいだろう。画質の善し悪しはカメラではなくレンズで決まるのだ。いい写真を撮るにはいいレンズを使うのが条件となる。ではどんなレンズがいいレンズなのだろうか。単純にいってしまえば解像度の高い明るいレンズがいいレンズなのだが，解像度を低下させる原因には色収差（図1）や球面収差（図2）などがある。

写真は実際の像（光）をレンズを通してフィルムに感光させるが，光がレンズを通過する際に色収差や球面収差が起きて画質を低下させる。これは光の性質上起きるもので，色収差を少なくするために低分散ガラス（蛍石やUDガラス）が非常に高い効果を発揮する。とくに望遠レンズでの効果は絶大で，いまでは低分散ガラスを使っていない望遠レンズは考えられないほどだ。球面収差は広角レンズや大口径レンズに起こりやすい。普通の球面上のレンズでは周辺部の像がフィルム面手前で収束する場合があり，レンズを非球面にすることで補正することが可能になった。どちらのレンズも非常に高い研磨技術が必要で，当然レンズは高価になってしまうが，解像度の高いシャープな写真が撮影できる。

レンズの明るさもレンズ選びのポイントになる。明るいレンズの方がファインダーが明るく，速いシャッタースピードで撮影でき，より暗い所でも撮影できる。また，低感度のフィルムを使って画質を向上させることもできる。開放でのボケ味も美しい。どこをとってもいいことずくめだが，それだけに価格も高い。欠点といえば高価なほかにも，口径が大きくなるためレンズ本体が大型化し，重量が重くなる点がある。しかし，どれも画質とは関係ない。

光学的な点以外にも明るいレンズはメリットがある。オートフォーカス時の測距性能が向上するし，エクステンダー使用時でもオートフォーカスが作動（レンズによって異なる)，フラッシュ撮影での距離が延びたりもするので，予算の問題があるができる限り明るいレンズを選びたい。

高性能のレンズとカメラ，フィルムは高画質。さらに露出は自動，フォーカスも自動，これでなんの問題もない，と思っていたら手振れを起こしていた。意外とありがちなこんな話も近い将来には過去のものとなるかもしれない。キヤノンから手振れ補正機能が内蔵されたISレンズが発売されているからだ。

内蔵されたジャイロが手振れを検出し，手振れ補正光学系を移動させて，手振れを打ち消してしまうシステム。家庭用のビデオカメラでは普及しているが，解像度がはるかに高く，高精度が求められる写真用としては画期的だ。もちろんすべての手振れを補正することはできないが，シャッタースピード2段分

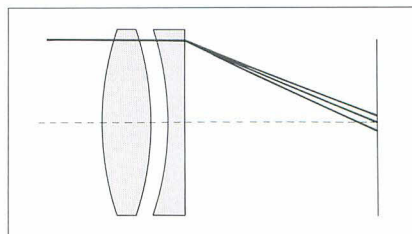



図1　色収差
光の色の違いは波長が異なるためで，このため屈折率が異なる。つまり色によって屈折率が異なるので，1点で光が収束せず像がぼやけてしまう。

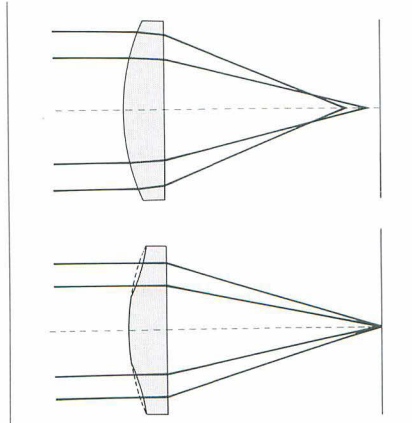



図2　非球面レンズ
光軸に対して平行な光が通過したとき，球面レンズではレンズの周辺部の光線が焦点の手前で収束してしまう。レンズの周辺部を非球面にすると収差を取り除くことができる。

ニコン F5 ¥325,000

ニコン F100 ¥190,000

ニコン F90X ¥138,000

ニコン F60 ¥62,000

ペンタックス Z-1P
クォーツデート ¥108,000

ペンタックス MZ-3
クォーツデート ¥83,000

ペンタックスMZ-5
クォーツデート ¥73,000

ペンタックス MZ-10
クォーツデート ¥60,000

※上記カメラ（前ページとも）の価格はボディのみのメーカー希望小売価格（税別）です。

広角レンズは近寄って撮らなければよけいな物が写ってしまう航空祭で威力を発揮。アクロバット飛行のスモークをひいて撮るにも便利だ。こうした機会には，是非広角レンズを用意しよう。
Photo : Ryuta Amamiya/KF

の効果があるという。この機能は航空機写真に打ってつけで，動きの速い戦闘機などの小型ジェットにはもちろんだが，とくに効果が発揮できるのはヘリコプターやプロペラ機の方だ。ジェット機なら手振れを防止するにはシャッタースピードを速くすればいいが，ヘリやプロペラ機の場合はそれができない。高速シャッターを切るとローターやプロペラが止まってしまい，まったく動きのない写真になってしまうからだ。ISレンズならばスローシャッターで動きを出しながら手振れのない写真が撮影できる。

航空機の動きを強調する方法として流し撮り（後述）が使われる。ISレンズでは縦振れと横振れの補正が別々に働くため，スイッチの切り替えで流し撮りのときは横振れ補正がオフになり，縦振れだけを補正してくれるものもある。いままでは初心者には難しかった流し撮りも以前よりずっと簡単になった。また，スローシャッターが切れるので低感度のフィルムが使えるし，光量の少ない暗いときでも撮影ができるのはうれしい。

発売が開始されてから日が浅いため，ISシステム搭載レンズのバリエーションが少ないので，今後の新製品の登場が待ち遠しい。

これまでは最近のカメラのシステムについて解説してきたが，それではいったい航空機写真ではどんなレンズが使われているのか。これから始めようというビギナーのためにシチュエーション別に紹介しよう。

●航空祭

展示機を撮るなら広角レンズ。基地によって展示方法が異なるが，戦闘機クラスで35㎜前後，さらにワイドの28㎜や24㎜があれば大型機や展示距離が近くても安心だ。小型機や部分アップには50㎜以上がほしい。

デモフライトは滑走路上でも300㎜以上が必要な基地がほとんどで，新田原のように135㎜で撮れるのは例外。上空を飛行する姿は編隊や大型機でも300㎜以上。

タキシングは基地によって異なり，まったく撮影のできない場合もあるし，観客の目の前で行なう基地もある。しかし，多くの場合はある程度距離を置くので100㎜～200㎜ぐらいを持っていると便利だ。

●基地外周

着陸は200㎜以上，できれば300㎜の方がより側面形を捉えることができる。離陸は着陸より高度が増すので300㎜以上が必要。

タキシングは基地の撮影条件によってかなり違うので，『航空ファン』の撮影ガイドを参照してほしい。

これで航空機写真を撮るには望遠レンズが欠かせないことがお分かりになったと思うが，「いきなり高価な300㎜以上の望遠レンズなんか買えない」と思っている方には，低予算でも効果的，しかも写真の質をあまり落とさないで撮影できる方法がある。

まず，200㎜ F2.8を購入する。新品で８万円前後，中古なら５万円ほどで手に入る。そして1.4×または２×のエクステンダー(レンズの焦点距離を伸ばすアダプター）を購入するとその200㎜が1.4×ならば280㎜ F4，２×ならば400㎜ F5.6へと焦点距離を伸ばすことができる。画質は若干低下するものの，充分に使用に耐えうる性能を持っている。

最後にズームレンズと単焦点レンズはどちらがいいのか。単焦点の方が画質は上，軽量でコンパクト，開放値が明るいというのがいままで一般的だった。しかし，技術が向上するにつれてズームレンズの欠点がなくなってきている。画質は低分散ガラスや非球面レンズの採用で単焦点に迫るものがあるし，単焦点レンズは焦点域をカバーするために数本のレンズが必要なので，１本で済むズームレンズの方がトータルではコンパクトだ。明るさも大口径化によって単焦点と変わらなくなってきた。こうなるとズーミングによってレンズ交換なしで焦点距離を変えられるズームレンズの方がはるかに便利だ。しかし，ここで例にあげたズームレンズとは高性能タイプのもので，低価格の普及型ズームレンズのことではない。こちらを購入するならば単焦点レンズをお勧めする。

シャッタースピード1/250の流し撮りで撮影。背景がかなり流れ，スピード感が出ているのが分かる。

航空機写真・撮影の基本技術

小栗義幸
(作例も筆者撮影)

絞りとシャッタースピード

よい航空機写真を撮るためには，写真の基礎を理解しておいた方がいいだろう。写真の仕組みを簡単にいえば光を定着させること。レンズで光を集めカメラでフィルムに感光させる。そのままでは見ることができないので化学薬品で現像処理をして像を定着させる。フィルムと現像に関することは後述するとして，ここではどうすれば簡単に航空機写真が上達するかについてアドバイスしたいと思う。

まず最初は基本中の基本である，シャッタースピードと絞りの関係。シャッタースピードはシャッターを開けている時間の長さで，1/500なら500分の1秒間，1/60ならば60分の1秒間シャッターを開いているということ。おもなシャッタースピードを1段ずつ見ると1/30，1/60，1/125，1/250，1/500，1/1000，1/2000と時間が1/2になり，シャッタースピードが1段速いと光量は1/2になる。

絞り（F）はレンズの焦点距離の口径比で決まり，数値が大きくなるほど光量は減るが，少々複雑なのは光量と絞りを表わす数値が対数の逆数で表わされること。数値が2倍になっても光量は半分にはならず，数値が4倍になると光量が半分になる。数値が増えると光量が減るという逆数なのもビギナーには分かりにくい。どうしてこのような数値になったのかは理由があるのだが，専門的になってしまうのでここでは触れないでおく。絞りは明るい順にf1，1.4，2，2.8，4，5.6，8，11，16，22，32となることを理屈を抜きに暗記するしかない。この数列は絞り1段ごとに記してあり，中間の数値もあるが，一般的にf6.7ならf5.6 1/2というように上記の数列を用いて表わすことが多い。絞りとシャッタースピードはそれぞれが光量を調節するためにあるのだが，フィルムには感度があり，決められた光量をあてる必要があるので両者を適切に使い分けなければならない。

曇ったり日が傾くにつれて光量が低下するが，このときシャッタースピードを下げたり絞りを開けたりして，フィルムへ与える光量を補うわけだ。露出の1段とは光量が2倍または1/2になる値で，2段明るくするにはシャッタースピードを2段下げるか，絞りを2段開ける。またはシャッタースピードを1段下げて絞りを1段開ける。このとき光量は4倍になる。

例題を上げてみよう。シャッタースピード1/500，絞りf5.6が適正露出のとき，光量が半分になったときの適正露出は？

このような状況では答えはひとつではない。レンズの開放値がF2.8だったら，答えは1/1000 f2.8，1/500 f4，1/250 f5.6，1/125 f8……。つまり適正露出はひとつではなく，どれを選択するかはあなた次第だ。それではどの値を選択すればいいのか。シャッタースピードと絞りの特性を解説しよう。

絞りはレンズを通過する光量を調節する機構で，単に光の量を調節するだけでなく，絞りを変えることによっていろいろな特性が表われるが，その中でも被写界深度は写真のイメージを大きく変える。

被写界深度とはピントを合わせたときに，その一点だけでなく手前と奥にも見た目上ピントが合っている範囲があり，このピントが合っている範囲の深さのことだ。被写界深度は絞りを絞るほど深くなる。つまり絞りを絞ればピントの合う範囲が広くなる。この特性を生かせば，絞りを絞って画面全体にピントが合ったシャープな写真にしたり，絞りを開けて近景や背景をぼかし，ピントの合った被写体のみを浮き立たせて強調することもできる。しかし，前者はシャッタースピードを落とす必要があり，手振れの心配が起きる。後者は被写界深度が浅いため，被写体そのものにピントを合わせるのが難しくなるといった

リスクを負うことになる。そして，被写界深度はレンズの焦点距離が長いと浅くなるので，望遠レンズではより正確なピント合わせが必要になるし，被写体との距離が近くなると浅くなる。また，ピントを合わせた点より手前は浅く，後方は深いといった特性も持っているので，上達してきたらピントを合わせるポイントにもこだわってみよう。

レンズの開放値，つまり一番明るい露出値はレンズの性能が出やすいので注意が必要だ。レンズは常に同じ性能を発揮しているのではなく，開放値に近くなるとレンズの性能低下が表われてくる。解像度が低下したり，周辺光量が低下して画面の四隅が暗く（ケラレ）なったりする。低分散レンズや非球面レンズを使った高性能レンズではほとんどこのような現象は起きないが，そうでないレンズ（とくに安価なズームレンズ）の場合は，なるべく開放値は使わない方が無難だ。それでは絞りを絞れば性能が上がるかといえば，決してそのようなことはない。絞り羽根による光の屈折が大きくなったりして逆に性能が低下してしまうこともある。一般的にf8前後がレンズの性能のピークといわれている（もちろんレンズによって違う）。

シャッタースピードは露光時間のことで動きのある被写体にとっては，この違いが写真のイメージを大きく変える。シャッタースピードが高速になれば肉眼では捉えることができない一瞬を，スローになれば動きを強調して動態感のある写真となる。航空機はとくに動きの速い被写体なので，手振れを起こしやすい。そこで，高速シャッターを切って手振れを防止するが，できればスローシャッターを切りたい。高速シャッターでは確かに手振れ防止には効果的だが，スピード感が失われてしまい，ジェット機ならまだいいが，プロペラやローターまでも止まってしまうので，まるで模型を空に浮かべて撮っているようになってしまう。スローシャッターではプロペラやローターが力強く回転し，ジェット機は流れた背景から浮き上がり，スピード感ある迫力のある写真になる（タイトル写真参照）。しかし，リスクも大きく，ひどい手振れで台無しになる場合も多い。いつも高速シャッターを切るのではなく，自分はどれだけスローシャッターが切れるかチャレンジしてみよう。

シャッタースピードの特性として相反則不軌がある。超高速または超低速のシャッタースピードでは露出が不足するというもの。たとえば1/1000 f8だったら1/4000 f4でも同じ露出になるはずだが，しかし，これでは若干暗く写ってしまう。実用域から外れているので心配はないが，1/2000以上のシャッタースピードを使うときは注意しよう。スローシャッターでも同様な特性がでると同時にカラーバランスが崩れるので，極端なスローシャッターは切らない方がいい。フィルムの銘柄やタイプによって相反則不軌特性が変わるので，夜景などどうしてもスローシャッターを切るときにはフィルムを選ぼう。

作例 **1** TTLにとっては過酷な条件の一例。メイン被写体のU-2は黒く，背景の森林は深いグリーン，その上空にはリザード迷彩のC-141と，どれをとっても反射率の低いものばかり。もしも露出補正を加えずオート撮影したら，かなり露出オーバーになっていただろう。こんなときは入射光式露出計が便利だ。.

絞りとシャッタースピードの特性をかいつまんで述べたが，それではどのように露出を計るのか。基準となる適正露出の計り方を解説しよう。

露出の計り方とオート撮影

露出を正確に計るには露出計が必要だ。カメラには露出計が内蔵されているが，露出を計るためだけの単体の露出計もある。しかし，両者の特性は大きく異なり，より正確な露出を計るためには単体の露出計がよい。どうしてかといえば，カメラの露出計（TTL）はレンズを通過した被写体からの反射光を計る反射光式露出計なのに対して，単体の露出計は光源からの光量を計る入射光式だからだ。

被写体の明るさは，被写体にあたる光量で決まる。強い光が当たれば明るくなり，光が弱くなれば暗くなる。そのため被写体に当たる光量を計る入射光式露出計の方が正確に計れる。しかし，反射光式は被写体に反射した光量を計るので，被写体の反射率（どのぐらいの光を反射するか）によってたとえ同じ光量があたっていても計測値が異なってしまう。つまり反射率が低ければ暗い，逆に高ければ明るいと計測してしまう。入射光式では反射率が高い明るく見える被写体は明るく，反射率が低い暗くみえる被写体は見た目どおりに暗く写るのに対して，反射光式では明るい被写体は暗く，暗い被写体は明るく写ってしまう。

現在のカメラは測光エリアが細分化され，より多くの情報（さまざまな被写体からの反射光）を読み取り，より平均的な値を計算して露出情報を出しているため，かなり正確な露出が得られるようになったが，それでも反射式である以上，背景や被写体が極端に高かったり，または低い反射率の場合は正確な露出は期待できない（作例1参照）。しかし，前述の特性を理解して露出補正を加えることでTTLオートでの撮影でも問題ない。また，TTLはカメラのオート機能と連動しているのでとても便利だ。

TTLオートでの撮影（AE）は絞り優先，シャッタースピード優先，プログラム・オートの3種類がある。カメラによっては深度優先といった機能もあるが，一般的な3種類のオート撮影に限って特徴を解説する。

絞り優先は絞りを撮影者が設定し，その絞り値に適したシャッタースピードをカメラがTTLの情報をもとに決定する。シャッタースピードよりも絞り値，つまり被写界深度が重要な場合に用いる。被写体の明るさによってシャッタースピードが変化するので，たとえば突然日が陰ったりすると，光量を補うためにカメラはスローシャッターをセレクトして手振れを起こしたりする。飛行中の航空機のように動きのある被写体には向いていないが，背景を生かして撮影する場合や，展示機のように被写界深度が必要な場合には有効だ。

シャッタースピード優先はシャッタースピードを選択すると，最適な絞り値をカメラが決定する。被写界深度よりもシャッタースピードを重視した撮影モードで，動きの速い航空機写真には有効だ。AEオートでの撮影はこのモードにしよう。

プログラム・オートはシャッタースピード

も絞り値もカメラがセレクトする。しかしどのシャッタースピードと絞りが航空機写真にとって最適なのかはプログラムされているわけではない。あくまでも一般撮影でのプログラムなのであまり信頼しない方がいいだろう。

どのモードでもTTLの情報をもとに露出を決定しており，必ずしも適正露出になるとは限らないので，適正露出が得られない場合は露出補正を活用しよう。どのくらい補正を加えればいいかは撮影状況，使用するレンズやカメラで異なるので，仕上がりを見てアンダー（暗い）だったら＋，オーバー（明るい）だったら－の補正を加える。いずれにせよ自分でデータベースを作るしかない。

TTLを信頼できないならば，単体の入射光式露出計を使いマニュアル撮影を行なう。露出計の基本的な露出の計り方は，被写体から受光部をカメラに向けて測光する。順光ならばこれでほとんど正確な露出が計れる。トップライトや逆光では補正が必要だが，それでも大きく狂うことはない(作例2参照)。しかし被写体と撮影者の光線状態が異なる場合にはまったく意味がない。たとえば機体には日がさし，撮影ポイントは曇っていたり日陰だったり。こんなときにはTTLで測光するしかない。また，白い機体や黒い機体のように極端に明るいまたは暗い被写体は（作例3参照），フィルムのラチチュード（許容範囲）を越えてしまうので，若干の補正を加える必要がある。

これまでの適正露光とはあくまで一般的なもので，「明るめがいい」「暗めが好き」といった撮影者の好み，また，フィルムの実効感度，現像処理の方法も考慮していない。リバーサルフィルムは現像処理が決められているので公称感度ではなく実効感度を基準に撮影すれば問題ない。モノクロフィルムやネガカラーフィルムは露光のラチチュードは広いものの，現像方法やプリント処理によってまったく違う仕上がりになる。露出を正確に撮影をしても，その後の処理の方法によっては，まったく無意味になってしまうので注意しよう。とくにモノクロフィルムは現像処理によって感度を決めるか，撮影した感度によって現像処理を変える。自分で現像するならば，処理の最終段階の印画紙のISOレンジまで考慮すれば完璧だ。

作例3　U-2を逆光で撮影。極端なハイコントラストなためフィルムのラチチュードを越えてしまう。逆光のためU-2は黒く潰れ，背景の空はかなり明るいので白くとんでしまが，機体を重視してあえて露出を＋補正。そのかわりに空のグラデーションは失われてしまった。

作例2　逆光に近いトップライトで撮影。光線があたらない部分は暗くなってしまう。しかし，機体に光線が反射して，順光では分かり辛い塗装ムラがよく分かる。TTLなら明る目に露出値が出るが，あえてアンダー気味に撮影して人物をシルエットにした。

ピントの合わせ方

次にピントの合わせ方に移ろう。オートフォーカスカメラが登場したころは航空機のような高速の被写体はおろか，歩いている人物にもピントが合わないほどのお粗末なものだった。いまでは条件さえ整えばマニュアルのフォーカスよりも精度の高いピント合わせが可能だ。しかし，これも上級機種に限っての場合であり，オートフォーカスでのピント合わせは被写体が測距点になければならず，構図的に制限があるなど，まだまだマニュアルでのピント合わせに比べ劣る部分も多い。オートフォーカスでのピント合わせはカメラの説明書を読んでいただくとして，ここではマニュアルフォーカスでのピント合わせについて解説したい。

正確にピントを合わせるためにはどうしたらいいか。この難しい質問に対しての答えは，はっきりいって訓練しかない。これではなんの参考にもならないと読者の方に指摘されそうだが，本当に撮影の場数を踏むしか方法はないだろう。はじめは難しいが回を重ねるにつれて次第に上達するはずだから根気強く続けることが肝心。しかし，誰もが同じように上達するのではなく，失敗を教訓にしなければあるレベルで止まってしまう。自分の写真を見直し，なにが悪いのか分析してみよう。たとえピンボケ写真でも，どうしてピンボケになったのか，前ピンなのか後ピンなのかだけでも自分の癖をつかめばそれでいい。ピンボケ写真でも遠景と近景のどちらか一方が少しだけましになっているはずだ。近景の方がましならば前ピン，遠景の方がましならば後ピンということになる。前ピンとは手前にピントが合ってしまうことで，もう少し機体を引き付けて撮影すればピントが合うはずだし，逆に遠景の方がましの後ピンならば，シャッターを切るタイミングが遅れている。あとはあなたの努力次第，本当にピントが合った写真ならば機体に記入された細かな文字や小さなリベットまで見えている。

撮影のテクニック

それでもどうしてもピントが合わないときやここ一発勝負というときのために，置きピンというテクニックをお教えしよう。置きピンはピント合わせながら撮るのではなく，予想する通過点にあらかじめピントを固定しておき，機体がそこを通過する瞬間にシャッターを切るというもの(作例4参照)。たとえばランウェイのある一点にピントを合わせておき，機体がその上を通過する瞬間シャッターを切る。モータードライブがあれば前後を連写すれば確実だ。ただし，その一点でしかピントが合わないのと，距離の目測を間違えたり，固定したピント上を航空機が通過しなければ失敗してしまう。

作例
4
距離の変化が激しいため意外と難しい正面形。ファインダーで捉えながらピントを合わせ続けるのは大変だ。機体が画面いっぱいになる距離でピントを固定し，機体がそのポイントを通過する瞬間にシャッターを切る。

代表的な航空機写真のテクニック，流し撮りについて。こちらは効果が高いので，ぜひチャレンジして欲しい。流し撮りは航空機の動きに合わせてカメラを移動させる（タイトル写真参照)。そうすると機体は鮮明に，背景は流れるのでスピード感が強調されるが，航空機の高度が高く背景が何も写らない場合は効果がない。航空機のスピードが速いほど，シャッタースピードが遅いほど，レンズの焦点距離が長いほど効果は高くなるが，それだけに撮影は難しさを増す。シャッタースピードが1/1000ではほとんど背景は流れない。1/500ではわずかに効果が表われてくるが，着陸など航空機のスピードが遅いとほとんど効果はない。1/250から流し撮りの効果がはっきりしてくるが，撮影は難しくなる。1/125ではものすごいスピード感が表われるが，ほとんどの場合手振れを起こしてしまうので実用的ではない。

基本的な知識とテクニックを身につければ，カタログ写真（なんの工夫もない真横写真）は誰でも簡単に撮影できるようになる。しかし，これでは自己主張がないのでひと工夫加えて人とは違った作品にしてみよう。いつもと違うレンズを使うだけでも変化を加えることができる。いつもと違うレンズとは焦点距離が異なるレンズということだが，焦点距離の違いによってどのように変化するのだろう。

作例
5
上の写真は300㎜，下の写真は50㎜で撮影した。カメラ位置の高さは違うが，背景のマンションの大きさを比べてみれば遠近感の違いがはっきりする。

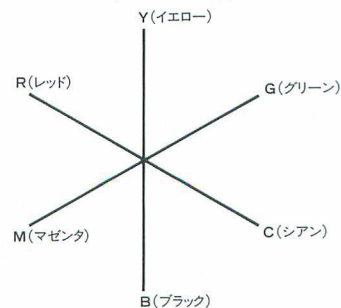
焦点距離の違うレンズの使い分けの方法は，遠い被写体は長めで近ければ短かめ，小型機は長めで大型機なら短めの焦点距離のレンズというように単純ではない。ただ画面いっぱいに機体を写したいというだけならばこれでもいいが，遠近感にも気を遣ってレンズを選択すればもっとまとまった写真になる。たとえば画面に対して機体を同じ角度から同じ大きさになるように撮影するとする。広角レンズならば機体に近づき，望遠レンズならば離れて撮影することになる。これだけでもまったく遠近感が違った写真に仕上がるのだ（作例5参照)。これはレンズの特性で，望遠レンズでは距離が圧縮されるので遠近感は弱くなり，広角レンズでは空間が広がり遠近感が強くなる。

この特性を応用すれば，邪魔な背景を小さくしたり，必要な背景を手前に引き寄せたりできるし，機体を歪ませたり，逆に歪みのない平面図のようにすることもできる（作例6参照)。

あると便利な撮影用品

フィルターはあらゆる撮影や表現方法に対応するものが揃っているが，斬新な色調のアーティスティックな写真を撮るためのものは省き，さまざまなタイプのフィルターの中から航空機写真に必要と思われるカラー用色補正フィルター（CCフィルター）と色温度変換フィルター(LBフィルター)，モノクロ用一般フィルターを取り上げて以下説明しよう。

色補正フィルターはその名のとおり色を補正するフィルターだが，どんなときに必要になるかというと，フィルムのカラーバランスが整っていないときに使用する。ネガカラーフィルムでは不要だが，リバーサルフィルムの場合，同じ銘柄のフィルムでも乳剤ごとに（エマルジョン・ナンバーで区別する）カラーバランスが異なる。仕上がりがブルーが強かったり，マゼンタが強かったりするのはこのため。こういう場合その色の補色（反対色の関係，下図参照）にあたる色のフィルターを使って補正する。ブルーならイエロー，マゼンタならグリーンといった具合だ。カラーバランスの整った色補正が必要ないフィルム

反対色の関係
YとB，MとG，CとRはそれぞれ反対色で，お互いを打ち消しあう，補色の関係。

作例 **6** 500㎜で撮影すると歪みのない写真が撮れ，機体形状を正確に捉らえることができる。また機体の側面が狙いやすく，ちょっとしたバンクでも機体上面が見えることがある。

を使えば問題ない。

色温度変換フィルターの色温度とは，光の色組成を絶対温度の単位で表わしたもので，日中の太陽光が5500～6000°K(単位は度ケルビン)，日の出入りから２時間では約4400°K，さらに太陽の低い１時間では3500°K(地域や季節によっても異なる)で，曇天では6000°K以上になる。色温度が高くなると青みを増し，低くなると赤みが増す。デイライトタイプのフィルムは5500°Kのときに撮影するように作られているので，曇りの日の写真が青っぽく，夕方や冬場の写真が黄色から赤っぽいのはこのためだ。夕方太陽が西に傾き，オレンジ色に染まった機体も美しいが，夕方撮影したスペシャル・マーキングの航空機のでき上がった写真を見ると赤みがかって正確な色が分からない，といった失敗をしてしまった人は意外と多いのではないだろうか。正確な色を再現するには光の色温度に合わせてフィルターで補正するしかない。補正の方法は色温度を上げるブルー系のフィルター(CCフィルターのブルーとは異なる）と下げるアンバー系のフィルターがあるので，色温度が低いときにはブルーを，高いときにはアンバーを使う。

モノクロ用のフィルターは紫外線をカットするUVフィルターとコントラストを高めるコントラストフィルターがある。紫外線は人間の視覚では感じないが，フィルムではわずかに感じてしまい，画質を低下させてしまう。この紫外線をカットするのがUVフィルターだが，効果が弱いのと最近のフィルムでは紫外線に対しての感度が抑えられているので，あまり使用する意味がなくなってきた。それよりもコントラストフィルターであるY1，Y2といったイエローフィルターの方が紫外線カットの効果が高く，コントラストも高くなるのでシャープな写真になる。しかし，もともとコントラストが高いフィルムや，現像処理の方法によっては使用しない方がいいので，フィルムや現像の特性を考慮しよう。

望遠レンズを多用する航空写真は，手振れ対策が大きな課題だ。重いレンズを支える力をつけるためにウェイトリフティングをしている人もいるらしいが，それより便利な道具がある。カメラホルダー，一脚，三脚などだ。カメラホルダーはカメラに肩当てを取り付け，腕だけでなく肩でもカメラを支えるものでホールド性を高くする。体で支えるので動きの速い被写体でも使用できる。一脚はカメラまたはレンズに取り付ける一本足の支え。地面で支えるのでホールド性も高く三脚より軽くて小さいので持ち運びに便利だが，動く被写体には不向き。三脚はさらにホールド性が高いが，上下左右に移動する航空機には向かない。しかし，上下の動きは苦手だが，左右に平行移動する場合は雲台を動かして追随できる。正面のタキシングやじっくり構えての撮影では非常に便利だ。軽い三脚はカメラの重量に負けてしまうので，ある程度重くて雲台の丈夫なものを選ぼう。夜間の撮影には三脚は必需品だ。

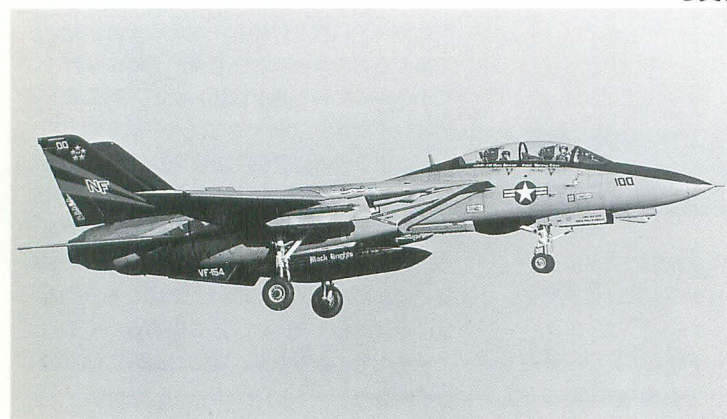
最後にフラッシュについて解説しよう。航空機を撮影するのになぜフラッシュが必要なのかと思う方もいるかもしれない。たしかに飛行中やタキシング中の航空機には不要だ。それは距離があるため，どんな強力なフラッシュでも光が届かないからだ。しかし，距離が近ければとても役に立つアイテムだ。光源の太陽は点光源なので強い影ができる。影は立体感を出すためには必要だが，強すぎる影は見た目を悪くするし，影の部分は色温度が高くなっている。こうしたやっかいな存在の影を弱くするためにフラッシュを使うと影が弱まり色も補正される。しかし，影のすべてを消してしまうと立体感がなくなるし，背景とのバランスが不自然になるので，フラッシュは弱めにしておく。部分アップや人物撮影には必ずフラッシュを使おう。

フラッシュ撮影はどんな分野の写真でも絶対に必要なので携帯していれば必ず役に立つ。写真が上達すればするほど，ただ航空機だけを狙っているだけでは満足できなくなる。機会があればパイロットや整備員の表情を捉えてみよう。もちろんフラッシュを忘れずに。

作例 **7** 無機質になりがちな航空機写真だが，ちょっと人物を入れると動きが出てくる。航空祭ではこんなシーンは場所取りが難しい。マナーを守って，気持ちよく撮影をしたい。

航空機写真はほかの写真と比べて撮影条件が限られ(たとえ取材でも)，被写体の航空機を自由に動かせるわけでも，ライティングをコントロールできるわけでもない。撮影者はいつも受け身で与えられた範囲の中でしか撮影ができない。だから人との違いをアピールするのは難しいが，自分なりにできる限りの工夫を凝らし，いろいろな写真を撮ってみてはどうだろうか。

写真1

写真2

いつ,どこで,何を,どう撮るか?

シチュエーション別撮影テクニック

文／写真：橋本 隆

写真3

基本編　R/Wエンドでの離着陸

今回編集部から「航空機撮影についての原稿を書いて欲しい」という依頼を頂いたので，これから飛行機写真を本格的に始めようとしている方々が読んで，今後の飛行機撮影活動の役に立つようなアドバイスをいくつかまとめてみたいと思う。

現在手元に残っている自分が撮った一番古い飛行機の写真は，厚木基地の北側R/W19に着陸進入する米海軍の要人輸送機VC-118B（写真１）。当時の僕は，小学校６年生でごくたまに厚木基地へ行くくらいで，この写真のVC-118Bも周りの大人達がやけに大騒ぎして撮っていたことと，機体下面，垂直尾翼の銀色がやけにキラキラときれいだったことをよく覚えているくらいだ。機首に入った４ツ星プレートの意味するところなど当時は知る由もなく，プレートにさえまったく気がついていない。もちろんフィルム現像，プリント作業は近所の写真屋さんでやってもらったものだ。翌年，中学生になってから，本格的に厚木基地通いが始まり僕の人生はどうやらこの辺りでほぼ決まってきたようだ。

写真２は写真１からちょうど２年後の1975年夏に撮ったもので，この当時厚木にはずいぶんC-118Bが飛来していたと記憶している。カメラ，レンズ，撮影場所とも同じだが，12歳の小学生が中学２年14歳になりフィルム現像，プリント作業を自分でやるようになっている。このころはモードラやパワーワインダーといった自動巻上げ機構の付いたカメラを持っている筈もなく，１機１枚が当たりまえだった。写真２の方が多少横に来るまで引き付けて撮っているあたりに進歩が伺えるか？

写真３はそれから20年以上たち，今から２年ほど前の1996年12月にやはり厚木基地のR/W19に進入するF-14Aを撮ったもの。これはEF400㎜でAF撮影している。最近白黒はそれほど撮らなくなってしまったが，自分の育った厚木基地での着陸撮影，白黒プリントの楽しさ，こうした基本的なことを忘れずに今後も飛行機を撮り続けていきたい。

〈着陸で基本をマスター〉

飛行機写真の基本といえば航空機本来の姿，飛行中を撮ったものだ。その姿を撮影するのならば，誰でも手軽に機会が得られる基地や空港の外周から離着陸するところを撮るのが一般的。なかでも確実にチャンスが得られるのは，着陸する機体を滑走路端で撮ることだ。

この本を手にした方々の多くはすでに何度も着陸機の撮影を経験済みだと思うが，日本国内の軍用基地で戦闘機や練習機等の機体側面形を撮影しようとするなら，たいてい300㎜クラスの望遠レンズを必要とするだろう。飛行機写真は35ミリ一眼レフカメラに交換レンズを何種類か揃えて撮影に臨むことが大前提。そして“飛行機写真の標準レンズは300㎜”というのがこの世界では常識となっており，手持ちで自由自在に振り回して撮影できなければ一人前の飛行機写真はとうてい撮れない。民間エアライナーや大型輸送機を主なターゲットに撮るのならば，100㎜から200㎜クラスのレンズで充分着陸を狙えるところも多い。撮影対象を問わず長く飛行機を撮り続ければ，200㎜，300㎜クラスのレンズで撮れる世界に限界を感じ，やがて400㎜あるいは500㎜の超望遠レンズへとステップアップしていくのが普通だ。

20年前なら200㎜で着陸する戦闘機系を撮ることはごく当たり前だったが，飛行機の性能向上，騒音問題，基地周辺住宅事情などにより，以前より確実に着陸機の高度が高くなり，撮影しづらくなってきている。だがその分カメラ・レンズ等の性能向上も著しく，AF（オートフォーカス）一眼レフに定評ある300㎜を付けて着陸機をきれいにフィルムに収めることは，少し訓練すれば誰にでもできる。

着陸進入中の機体を写真にきちっと収めるには，当然流し撮りが必要不可欠で，着陸する滑走路を目指して進入してくる機体をファインダー内に捉え，自分が使用しているレンズのサイズと機体の全長から滑走路の延長線（進入誘導灯を目印にするとよい）と自分の位置関係（直線距離）をおおよそ決める。さて，お目当ての機体が着陸進入してきた。ファインダーをしっかり覗いて機体を画面の中央に捉え，カメラが自然に飛行機の速度と同じになるように気をつけて流していく。脇をしっかり閉めて腰を中心に上半身全体をゆるやかに回転させるようなイメージで。マニュアル・フォーカスのカメラを使って撮影する場合は，ここで飛行機をきちんと画面で追い

かけながら同時にピント合わせもしなくてはならない。信頼できるAFカメラを使用するなら，一番やっかいなピント合わせから解放されて，自分で描いた写真のイメージに近い絵になったとき，機体が画面からはみださないよう神経を集中してシャッターを切る。とくに機首のレドームやピトー管などを切らないように注意したい。飛行機写真の場合，後部はともかく，機首が切れた写真は特別な意図がない限り失敗作のお手本となる。

飛行場ではエアバンド（航空無線）を受信して，どんな機種が飛んでくるのかを事前に理解できるようにするのもいい。事前情報が多ければその分珍しい機体を撮り逃す確率が下がるだろう。アプローチしてきた機体をファインダーや双眼鏡で覗いて，いち早く機種を判断してその機体の全長や形をすばやく判断できるようになることもいい写真を撮ることへの近道になる。初心者や不慣れな飛行場の場合は，たいていどこでも写真を撮っている人が周りにいるので，その人達の使っているレンズを参考に撮影位置の決定をするか，誰かに尋ねてみるとよい。初心者は初めから画面一杯に機体を収めようとせずに，少し余裕のフレーミングを心がけ，やや小さめに写すくらいでいいだろう。そうすれば機体の前後が画面からはみだしたりするミスショットも減らせる。数を重ねてうまくフレーミングができるようになってきたら，序々に画面一杯のフレーミングへと意識を持っていこう。

着陸コースからの距離が自由にとれない立地条件の場合は，飛行機に合わせてレンズのサイズを替えて対応する。こんな時強い味方になってくれるのが，ズームレンズだ。今は単焦点レンズに負けない高性能ズームレンズがたくさんあるので，中望遠の80-200㎜クラスのレンズを１本持っていると非常に便利だ。飛行機の大きさとレンズのサイズ，自分の位置関係を臨機応変に対応することで，限られたチャンスを確実にものにできる。

被写体の飛行機に当たる太陽光に，充分注意を払って撮影位置を決めることも忘れずに。基本は飛行機に向けてカメラを構えた自分の背中に太陽光が当たること。飛行機が順光状態になるように太陽の位置で自分のポジションを変えていくのだ。また，その機体のどんな絵を撮るのか，その完成写真をイメージして撮影位置を決めることも重要なポイントとなる。真横全形だけがいい写真だとは限らないので，着陸ひとつでもいろいろなアングルを探り，背景に浮かぶ雲をアクセントに取り込んだり，少し機体を小さ目に引いて山や樹木を取り入れる，ときには思いきって着陸コースの下へもぐり込んで煽った感じにするなど豊かな発想で絵作りを考えたい。

これから自分も飛行機写真を始めてみようと思う人がいたら，まずはどこかの基地・空港で着陸機の撮影を丹念に繰り返し，飛行機写真で最も基本的な流し撮りのテクニックをしっかり身につけることをお勧めする。手始めに200㎜か300㎜クラスのレンズで反復練習をして，流し撮りのかたちをしっかり自分のものにしたい。誰だって最初からピントバッチリ，構図も最高，そんな写真が撮れるはずもない。ひとつひとつ失敗を重ねて反省点を見い出し，なぜそういう結果になってしまったか，次回はどうすればもっとよくなるか，と考えているうちに思い描いた写真に少しずつ近づいていくものだ。最初から自分の作品イメージなんて難しいと思うなら，雑誌の中で見て気に入った写真をイメージの対象にして，それに近い写真を撮るのはどうだろう。

自分のホームグラウンドの基地・空港を作って，そこに通い詰めている経験豊富な先輩／ベテランに話を聞くのもいい。自分が撮った写真を持参し先輩達に見てもらい，恥ずかしがらずに批評して貰うのだ。その道で経験を積んできたベテラン達のアドバイスは，初心者の君にはおおいに参考になるだろう。なかには辛辣な意見をいう人がいるかもしれないが，自分には何が足りないのか，どこをどう注意したらもっとよく撮れるのか，素直な気持ちでそういうことを教わり，自らも考えながら撮り続けることが上達への近道なのではないだろうか。

どんなにキャリアの長いベテランでも，あるところであぐらをかいてしまって，新しい絵作りや機材の更新に消極的なタイプの人は，写真がそこで頭打ちになってしまっている。つねに斬新なアングルや新しい撮影ポイントを求めて工夫を続けている人は，いくつになっても写真に活力がみなぎっているものだ。「自分はこれでいい」と思って立ち止まってしまうと，アッという間に後輩の方が質のいい写真を撮っているなんてことはよくあるものだ。中堅，ベテラン諸氏達，若かったころの作品でも眺めながらもう一度初心に返ってみてはいかがだろうか。

〈ダイナミックな離陸〉

さて，着陸写真が自分のイメージどおりに撮れるようになって自信がついてきたら，今度はよりダイナミックな絵作りが期待できる離陸シーンの撮影にステップアップしよう。着陸の場合，機種ごとにそれほど高度，速度にバラつきはないので比較的安定した条件での撮影ができる。しかし最近の飛行機は性能がいいこともあり，離陸となると離陸滑走距離が短いもの，エアボーンするとグングン上昇して離陸側のエンドではかなりの高度に達してしまうものが多いというのが現状だ。側面形を撮り損なう危険性を秘めた離陸ショットだが，飛行機の躍動感，スピード感あふれる絵が撮れるという魅力は捨て難い。

最近は『航空ファン』でも「基地／空港撮影ガイド」の連載があったし，各社から１冊にまとめた本も出版されているので，どこでどんな機体の離着陸が何ミリのレンズで狙えるかなど容易に調べられる。本書の別コーナーでも一部紹介してあるから参考にして欲しい。そうした記事に掲載されている作例を手本に挑戦してみよう。場所によっては，400㎜で戦闘機の離陸直後シーンや滑走路に接地する瞬間が柵の外から撮影できる基地だってある。滑走路の使用状況によって，離陸後急旋回する空港・基地もあり，翼の上面や背中の見える絵が撮れる場合もあるので，流し撮りの基本がしっかり身に付いたら超望遠レンズで迫力ある離陸ショットにもぜひチャレンジしてもらいたい。岩国基地を離陸する米海兵隊のF/A-18が大きくバンクをとった写真などは，よく雑誌にも掲載されるので，一度ならず目にしたことがあるだろう。

一般的に着陸よりもスピードが速いので，とくに戦闘機の離陸を望遠レンズで画面一杯，構図もOKの写真が撮れるようになれば，あなたの腕前も上級者のレベルに達したといえるだろう。昨今はAF一眼レフのピント精度，合焦速度が飛躍的に向上しているので，ピント

比較的オーソドックスな着陸写真。厚木基地のR/W19エンドから200㎜で撮影した海上自衛隊のP-3Cだが，バックに写る積乱雲が夏らしさを演出してくれた。

ネバダ州ネリスAFBのR/W21を離陸，先行機に追いすがるため派手な右旋回をする1FWのF-15C。500㎜という超望遠レンズでの撮影だが，こうした迫力の写真こそ離陸写真の醍醐味といえる。

合わせに気を取られずにフレーミングと手ブレだけに注意して，高速で離陸してくる戦闘機だって撮影できるのだ。一昔前に比べ，機材の進歩で仕上がりのよい写真が撮れる確率は随分上がっており，若い世代の人達には，マニュアルでピント合わせなどしたことのない人も多いと思う。撮影機材にそれなりの投資をすれば，誰でもある程度の仕上がりを期待できる時代だからこそ，"真横の着陸一辺倒"というカタログ写真のオンパレードにならないように，しっかりしたテクニックを身につけて一味違う個性的な飛行機写真を撮るように心がけてもらいたい。

民間エアライナーのコレクターになってしまうと，機体のレジスターが読めないと写真として認めないという風潮もあるようだが，こればかりにとらわれてしまうと自ら写真の世界を狭く限定的にしてしまうのではないか。旅客機にだって離着陸時にいろんな表情があるし，空や雲の色も毎日違う。同じ時間帯に撮影しても季節が変われば光の具合も変化している。そうしたあらゆる要素を念頭に置いて撮影にあたれば，離着陸の写真だってずいぶん奥が深くなるものだ。軍用機，旅客機を問わず，時どき自分の撮り続けてきた写真を点検して，似たような絵ばかりになっていないかチェックしてみることも必要ではないだろうか。

〈タキシング〉

外周，空港の送迎デッキ等から撮影できるもうひとつのシチュエーションとしてタキシング（地上滑走）がある。タキシングショットには離着陸時の飛行中姿勢では写せないアングルやクローズアップ，機体マークをより多く写し込むチャンスが得やすいなどの利点がある。飛行中に比べれば速度が断然遅いのでフレーミングはしやすい。だが，今度は地平線が写り込むのでカメラをできる限り水平に保って機体を追いかける注意が必要だ。フレーミングや機体のマークに意識がいきすぎると，地平線が傾いてしまう失敗はよく起きるので，つねに頭の片隅に水平のことを置いておく癖をつけたい。

タキシング撮影でもうひとつ気をつけたいのが背景の処理。地方のローカル空港などでは遠くの山や森が背景に入り自然と飛行機の調和がとれた絵が撮れる場所も多いだろう。しかし都市部に近い空港／基地でタキシングの撮影をすると，背景に写り込む高層マンションやビル，工場，住宅，電柱，電線などの処理にたいへん苦労させられる。とくに小型機を超望遠で引き付けて撮った写真の背景に，ドーンと大きなマンションなどが写り込んでしまうと，いったい飛行機を撮ったのかマンションを撮ったのか，という事態にもなりかねない。多少なりとも場所を移動して撮ってみたり，シャッターを押すタイミングを工夫したりして雑然とした人工建造物の写り込みを抑え，主題の飛行機をきれいに切り取りたい。

タキシングは相対的に速度は遅いが，だからといって手ブレがなくなるわけではない。超望遠レンズになると流し撮りよりもむしろ，止まってしまいそうな低速の飛行機を撮る方がブレやすくなる場合もある。昼間の飛行機写真に三脚を使うのはあまりお勧めできないが，状況によっては，大口径等で重量のかさむレンズで地上機撮影をする場合など一脚を使用するのもよいだろう。三脚に比べ重量・大きさの点で携帯にも便利だ。これも充分な訓練が必要だが，前玉の重いレンズなどでは上下動をなくす意味での使用は非常に効果的だろう。

また，最近レンズに手ブレ補正機構のジャイロを組み込み，微妙な振動を打ち消してくれる便利な新製品も登場している。メーカーに試用させてもらったが，露出不足になりがちな曇天や朝夕の撮影時には心強い機能だ。流し撮りモードもあるので，スローシャッターを切ってうるさい背景を流してしまうという使い道もある。

外周からタキシング機を撮る場合，外柵の金網が問題になる。120㎝程度の脚立を用意できればたいていの場所では金網がクリアできるのだが，いつでも誰もが脚立を持参して飛行機を撮りにいけるはずもなく，金網越しに撮影しなければならないことも多々出てくる。レンズ口径55㎜くらいまでであれば，金網の空間がレンズ中央にくる位置で密着させて撮ればほとんど画質に影響は出ない。しかし，もっと口径の大きい，とくに焦点距離が短いレンズは飛行機や金網に密着させても画面の四隅が暗くなってしまういわゆる"ケラレ"が出てしまう。これをなるべく軽減する対策が，絞りを開放にしてしまいレンズの被写界深度をできるだけ浅くしてやることだ。ピントが合う領域が当然狭くなるし画質もやや落ちるが，画面がケラレるよりはマシだろう。

このごろは，基地・空港を問わず，騒音対策として柵のすぐ内側に植樹するケースが多くこの樹木対策もタキシング，一部の離着陸撮影には頭の痛い問題だ。

空港の送迎デッキでは，スポットに出入りする機体のタキシング，あるいは滑走路がそれほど遠くない空港では離着陸も狙える。送迎デッキで撮影するのなら，機体の周りで作業をしている人を絡めたショットをぜひとも狙ってほしい。出発のためにプッシュバック，トーバーを外しタキシング開始の瞬間にグラウンドクルー達が整列して機を送り出すシーン。スポットインする機体を誘導するマーシャラーと飛行機など，人と飛行機のおりなすいろいろな場面を撮ってみよう。空港でスポットに旅客機が入ってしまうと，ボーディングブリッジやタラップがただちに取り付けられ，機内から荷物が運び出され，各種の補給作業などが慌ただしく始められてしまうので，飛行機だけをクリアに撮りたい場合は，スポットイン，アウト直前直後のタキシング中を狙った方がよいだろう。

送迎デッキは，そのほかにも撮影には不都合な障害物が数多くあるので，撮影にあたっては事前に情報収集を充分してから出かけたい。飛行機の大きさがまちまちな割に，撮影に適した視界が開けている部分に限りがあることも予想されるので，レンズの種類は豊富に揃えて臨む方がいいだろう。なお，この項の最後に注意点を記しておくが，基地／空港の外柵周辺で撮影ポイントを求めて勝手に他人の私有地に入り込んだり，畑を荒らしたりすることは絶対に止めて欲しい。航空自衛隊百里基地周辺で，マナーの悪い一部ファンのためにかつては絶好の撮影ポイントだった場所が立ち入り禁止になった不幸な過去の事例もある。撮影ポイントが減れば困るのは自分

羽田の旧国際線ターミナル送迎デッキから捉えた中華航空のB.747と誘導員。こうした作業員と航空機の絡みは，各地の空港ターミナルで見ることができるうえ，飛行機写真の幅を広げる意味でも勉強になるシチュエーションといえる。

を含めた多くの飛行機写真愛好家だということを真面目に考えて，ジュースの空きカンやゴミなども面倒がらずにきちんとゴミ箱に捨てるか，持ち帰るように心がけて欲しい。

応用編　航空祭／Air Show

基地の外から日常の訓練飛行を撮影し続けていると，どんなに工夫を凝らしてもやがて絵作りに変化がつけにくくなってきてしまう。そこで普段は撮れない写真を撮りに，航空祭／Air Showへ積極的に出かけてみよう。開催地によって規模は異なるが，国内に限定してみれば航空自衛隊のほとんどの基地で毎年夏から秋にかけて開催される“航空祭”が最大のチャンスといえる。もちろん海上自衛隊，陸上自衛隊の各航空基地でも年に一度の一般公開日があり，飛行機やヘリコプターの地上展示，飛行展示が行なわれている。それぞれに特色があるので各地の詳しい情報は，毎年4月に発売されている本誌『エアショーガイド』を参考にして，行き先ごとに自分の目的意識を持って撮影に出かけるとよい。

〈戦闘機のデモ〉

航空自衛隊の戦闘機が配備されている基地の場合，たいてい基地所属部隊戦闘機による飛行展示が一日2回程度実施される。当日お天気に恵まれればド迫力の轟音とともに編隊離陸するF-15J，F-4EJ，F-1などが撮影できる絶好のチャンスだ。制空戦闘機の飛行展示では，1機ないし2機で行なわれる高機動飛行（機体の旋回，加速，上昇性能を生かした迫力満点のデモンストレーション）を見せてくれる。とくに機動性に優れたF-15Jのデモでは空気中の水蒸気が翼の上で白く凝結して見えたり，両翼端からベイパートレイルを曳いて飛行する絶好のシャッターチャンスがあるので，神経を集中して一瞬のチャンスを逃さないように気をつけよう。

単機の飛行展示を画面に大きく写すには，どうしても400㎜以上の超望遠レンズを使っての撮影になるので，しっかりしたカメラのホールディングと，機体の動きにつねにスムーズについていけるフレーミングも必要だ。また6機から10機程度の大編隊を組んで会場上空をフライパスする飛行展示も用意されているので，普段は滅多に撮れないフォーメーションをしっかり捉えるようにしたい。こうした多数機の上空通過の場合も画面に迫力，緊張感を出したければ，ある程度の望遠レンズを準備して，ほかの観客が邪魔にならないような少し開けたスペースで進入方向を見張り，会場に差し掛かる直前を狙うとよい。望遠レンズの圧縮効果を利用して撮ることで，各機体間の距離を詰めて写すことができる。会場上空にさしかかった時に標準レンズクラスで撮ることも可能だが，機体の間隔が開いてしまいやや間延びした感じの写真になりがちだ。それならむしろ，もっとレンズをワイドまで引いて編隊を見上げる観客ごと撮ってしまうというのも面白い。

飛行展示の最後に4機程度のエシュロン隊形で進入してきた戦闘機が，会場上空で次々にブレイクする瞬間もシャッターチャンス。高速低空で進入してきて一瞬のうちに編隊を解くので，先頭の機体に的を絞って90°バンクを取った瞬間を狙うか，あるいは3機目あたりの機体を初めから中心に追いかけて，先頭，2機目が90°バンクを取った時にそれらの機体を狙った機体と絡めてダイナミックな絵を狙うか，明確なイメージを持ってトライしてみよう。なんとなく来たから撮ったというのでは，決定的な1枚は撮れないのだ。

空中戦のエキスパート，飛行教導隊のF-15DJによる激しい高機動飛行が見られる新田原の航空祭は，会場反対側（滑走路の南側）エリアを駐車場として一般解放しているので，そちら側に回って飛行展示機を撮影することもできる。そこは他基地に比べてずっと近くでF-15の派手なデモを撮影できることで定評があり，200㎜でF-15DJ 1機の背中がフルフレームになったりもする。また滑走路までの距離が近く，左右の移動も可能なため，離着陸シーンを狙うのにも絶好のロケーションだ。しかし，主催者側からすると滑走路南側エリアは，あくまでも駐車スペースとして解放しているそうなので，ここで撮影する際にはその点をわきまえて行動したい。そんな魅力を求めて，遠方からでも新田原航空祭に熱心に駆けつけるファンは多い。

米軍戦闘機のデモが多数撮影できるのはなんといっても厚木基地のAir Show，WINGSだ。98年は残念ながらテロ対策警備上の問題で中止になってしまったが，例年厚木基地をホームベースにしている第5空母航空団（CVW-5）所属のF-14A，F/A-18C，EA-6B，S-3Bなどが20機以上デモフライトを実施している。なかでも最大の目玉はF-14A，F/A-18Cによるダイヤモンド&ダイヤモンドと呼ばれる16機編隊のフライパスだ。厚木を離陸した各機が相模湾上空で編隊を組んで，飛行場南側から進入し会場上空で西側に浅いバンクを取りながら通過していくのが定番になっている。飛行場の北寄りで待っていれば，大編隊がバンクを取っているシーンを撮影するチャンスもある。そのほかF-14トムキャット，F/A-18ホーネットの単機デモも例年実施されており，S-3BとEA-6Bによる模擬空中給油のデモも見事だ。航空自衛隊基地の航空祭とは一味違う戦闘機デモが撮れるWINGSは，戦闘機ファンには見逃せないイベントだ。しかも，近年は土，日の2日間開催されるようになっている。ただし厚木基地は会場から滑走路までの距離がやや遠いので，離陸は500㎜程度の超望遠レンズが欲しいところ。16機編隊なら135㎜程度のレンズでも充分対応できるが，これももう少し長いレンズで狙えば迫力あるショットがモノにできるだろう。

〈その他のデモ〉

航空祭／Air Showで飛行展示を行なうのは何も戦闘機だけではない。練習機，輸送機，

偵察機，哨戒機，ビジネス機，ヘリコプター，グライダー，アクロバット専用機などあらゆる航空機がそれぞれのAir Show会場で独自のデモフライトを見せてくれる。なかでも航空自衛隊のブルーインパルスは，どこの航空祭でも絶大な人気を誇っている。われわれ飛行機写真を撮る者にとっても撮影対象として申し分ない花形選手だ。密集編隊にスモークトレイルを曳いて晴れた秋の空を駆け巡る姿はまさにフォトジェニック。ブルーの撮り方については，ここでは紙数が足りないので割愛させていただくが，お手本になる写真は誌上にたくさん掲載されているので，それらを参考に各自の作品を撮ってみよう。

T-4の基地浜松で行なわれる航空祭"エアフェスタ浜松"では，例年T-4 16機の大編隊が数種類の編隊を組んで上空通過を行ない人気を呼んでいる。陸上自衛隊の対戦車攻撃ヘリコプターAH-1Sが配備されている駐屯地祭では，コブラ数機による模擬対戦車攻撃パターンのデモが行なわれ，ヘリコプターのデモでは群を抜いて見応えがある。戦闘機のデモに比べて距離が近いので，相対移動距離はむしろジェット機を上回る早さで迫力満点。撮影するのにもフレーミング，シャッターチャンスの見極めなど非常に難しく撮影意欲をくすぐられるデモだ。横一線に編隊を組んだAH-1Sが急降下してくるシーンなどは軍用ヘリの魅力を充分に発揮するショットが狙えるので固定翼機だけにとらわれず撮影してみよう。

空自，海自ともに実施されている救難ヘリによるデモも見かけるチャンスが多い。こちらは，予め設定された遭難者のいるポイントを把握してその近くの場所にいれば，ホバリング状態で遭難者救出作業をデモンストレーションしてくれるので，時間の余裕もあるし落ち着いてじっくり撮れる。

民間ヘリ，グライダー，小型ビジネス機，アクロ専用機などのデモを撮影するには，民間主催のAir Showに出かける方が，より好条件で撮影できる場合が多そうだ。航空自衛隊の基地などよりも規模が小さい飛行場，例えば，丘珠航空ページェント，日本航空学園航空祭（山梨県)，または栃木県のサーキット・ツインリンクもてぎで行なわれたアエロバティックス日本グランプリ等は小型機のデモには撮影条件が良好のようだ。

〈地上展示〉

航空祭／Air Show会場には多種類の航空機がズラリと地上展示されている。これらの機体が並べられている本来の目的は，来場した観客により近くでじっくり飛行機を見てもらうためであろう。大型輸送機などはロープで囲いをせず機内を公開してエアクルー達が熱心に機体の説明をしていることもある。多くの機体はロープで囲んで直接機に手を触れることができないようになっているが，そうした環境に所狭しと並べられた各種の飛行機を写真に収めるとなれば，それほど簡単にことは運ばない。ましてや1機ずつマーキングが見えて余分な人や機体説明用看板が画面に入らないように，できれば標準レンズで機体を歪めないで……などと言い出したら満足に撮れる機体などほんのひと握りに終わるだろう。もともと写真撮影用に並べているわけではないので，その辺りの事情を考えて地上展示機の撮影に取り組もう。

そうした悪条件のなかでも真横，やや斜め向きからきれいに撮影できる機体もあるのでなるべくワイド系（24㎜～28㎜）からショートズーム（35-105㎜）などを用意し，与えられた条件のなかで選択枝を広く持てるようにしたい。レンズ，発想にも柔軟性を持ってさまざまなアングルを探せばけっこう撮りようがあるものだ。たとえば，90㎝程度の脚立を持参できるのならば，機体の間近にロープが張られているような場合でも柵より少し下がった位置から脚立の天板に登って，ロープを入れず機体をクリアに撮影できるかもしれない。また，人間の目線より高い位置から撮ることでその飛行機の少し違った表情を撮ることだって可能だろう。

飛行機の全形がきれいに撮れない時は，普段撮れない各部のクローズアップや部隊マークのアップを撮ることを考えよう。模型作りを趣味にしている人など，資料用に細部まで細かく撮影している光景をよく見かける。戦術機の前にその機体の装備品，ミサイルや爆弾などが合わせて展示されることもよくあり，これを飛行機と合わせて撮影するのもひとつのアイデアだが，きれいにまとめようとすると結構難しいものだ。

「隣の機体の翼が干渉してあと少しなんだけど全体の絵が撮れない」なんてこともよくある。そうした時にカメラの目線を地面スレスレまで下げてやると邪魔だった隣の機体をうまくかわせる場合もあるのでいろいろ工夫してみよう。とくに障害物がなくてもエプロンに腹ばいになってローアングルで展示機を撮ってみると，立ち位置から撮った絵と随分違う印象の写真が撮れるので試して欲しい。ただし下が濡れている時や人でごった返している時などは無理して寝転がるのはよそう。仕事熱心でローアングルが大好きな本誌編集部の某氏が，横須賀で記者公開された空母の飛行甲板上で我を忘れて腹ばいになり艦載機の撮影をしていたら，甲板に付着していたオイルが彼のジーンズにベットリ……そんな例もあるので，腹ばいになる時にはくれぐれも下の状態を確認してからにしたい。

飛行機を撮る人にとかく敬遠されがちな広角レンズだが，間隔を詰めて並べられた地上展示機を撮るのに有効かつ面白いレンズなので，24㎜や20㎜といったワイドの世界に目を向けるのもいい。このクラスになるとカメラの目線をほんの少し移動することで，被写体が近くにあればあるだけファインダー内の絵が劇的に変化する。ワイドの面白さを知るには面倒がらずこまめにベストアングルを探ってみることだ。とくに地上スレスレのローアングルからワイドで撮ると，遠近感がよく出て，新しいイメージの1枚が撮れたりする。また機体の背景に写り込むうるさい物（観客等）を小さく目立たないようにするのにも役立つ。地上展示機をなるべくクリアに撮るためには，やはり開場と同時に入門し，できるだけ人の数が少ない時間帯に手早く撮り歩くことだろう。航空祭では，ほかにもまだまだ撮りたい物がたくさんあることだし。

〈タキシングあれこれ〉

航空祭で飛行展示に向かう機体は，地上に置かれている時から絶好の被写体となる場合がある。会場の一般立ち入り可能な地区から撮影できる場所に，その日飛ぶ機体が並べて

厚木基地の"ちびヤン"（ちびっ子ヤング大会：自衛隊主催のミニ航空祭）で，救難展示を行なう海自厚木救難飛行隊のUH-60J。ヘリのデモは短めのレンズでも撮りやすく，絵にもなる。

米海軍のアクロチーム，ブルーエンジェルズのF/A-18Aとグラウンドクルー。日本やアメリカの航空祭，エアショーでは，こうしたアクロチームの地上でのパフォーマンスが見ることができ，最高のシャッターチャンスを提供してくれるが，それは通常の軍用機でも同じこと。

あればしめたものだ。地上展示機の撮影にあまり時間をかけすぎないで，飛行展示用の機体が撮影しやすい場所を早めに確保しよう。地上展示機がつまらないとはいわないが，エンジンをかけてタキシーアウトするシーンが撮れる状況であるなら，やはり生きた飛行機の方に重点を置いて撮影したい。

目の前に並んでいない時も，離着陸の際に使うタキシーウェイの条件が撮影に適していれば，なるべく好位置を確保して飛行展示に備えたい。航空自衛隊の航空祭となれば，天気がよければ10万人単位の人出は当たり前というイベントなので，日中はどこもかしこも人だらけという状況になってしまう。そんななかで，あれもこれもとあまり欲張りすぎてもよい結果は出せないものだ。例えば，会場から撮影可能な場所に飛行展示用の戦闘機が並べてあったなら，多少のことは諦めてでも撮影に適した場所を確保するというのもひとつの方法だ。飛行展示の時間が近づけば，機体整備員達がやってきて各部の点検，発進準備作業を始め，やがてパイロットが現われ機付クルーと敬礼を交し，パイロット自身による飛行前機外点検，そしてコクピットに乗り込みエンジン始動へと進む。そうした一連の流れをつぶさに観察でき，しかも撮影可能な距離であれば，普段基地の外からでは決して撮れないシーンがモノにできるだろう。エンジンを始動してから，フラップ，ラダー，エアブレーキ等可動部の点検作業が行なわれ，機付クルーが手信号で作動状況の報告をするシーンなどをしっかり撮ってみたい。ブルーインパルスが来ている航空祭なら，ブルーのそうした発進準備作業を撮るのもよいが，いかんせん超人気ターゲットだけに好位置を確保するのはかなりの努力が必要だろう。

いずれにせよ，何の努力もなしに結果だけ求めてもそれは虫がよすぎるというものだ。多くの基地，飛行場で行なわれる航空祭／Air Showでいえることだが，平均的に滑走路までの距離はかなり遠い。理想をいえばより迫力のある離陸シーンをしっかり撮りたいわけだが，誰もが超望遠レンズを持ち，自由自在に使いこなせるわけもないので，初心者やそれほど長いレンズを持っていない人は，初めから狙いを絞って，タキシングでよい写真を撮る方法を選んでみてはどうだろう。タキシーウェイの曲がり角や機体が向きを変える場所を事前に選んでおけば，地上でも正面形の迫力あふれる絵を撮ることも可能だ。

ロープの最前列の位置を確保していながら，タキシング，飛行展示を脚立に乗って撮影している人を時々見かけるが，そうした行為は自分の背後にいる多くの人に迷惑をかけるので慎んでもらいたい。自分の背後に観客がいない場合はともかく，何かの目的で人より前の位置で脚立に乗って撮影する場合は，必要最小限にとどめておきたい。

地上展示されていた外来機も午後遅くになるとそれぞれの所属基地へ帰って行くケースが多い。最近はこの外来機の帰投もショーに含めて見せているところも増えてきた。地上展示で思うように撮影できなかった外来機は，この時がクリアに撮影するラストチャンスだ。その日使用されているランウェイによってタキシングする方向を確認し，外来機の帰投準備が始まったらタキシングの撮りやすいポジションへ移動して備えよう。会場に残ってトーイングする時を狙う手もあるが，機体の展示方法により背景が人だらけの写真になってしまったり牽引車が画面に大きく写り込んだりするケースが多くあまりよい結果が得られないこともある。また，帰投準備が始まった後，安全面の配慮からロープを移動して，観客を後方に下げて飛行機との距離を開けてしまうケースや，飛行機を牽引して展示会場から離れた場所に移動させてエンジン始動するということもある。その時どきでいろいろな状況が起きるので，お目当ての外来機がある人は，自分の都合だけでイメージをふくらませ過ぎて最後に大ドンデン返しという憂き目に合わないよう，よく考えて行動しよう。携帯電話の普及が著しい今日では，帰投が始まるころに展示エリアに残ってエンジン始動ショットを狙う者と，会場からずっと離れた場所でタキシングや離陸を狙う者同士お互いの状況を確認し合うなどということも行なわれている。限られたチャンスを充分活かして，よい写真を撮るためには，より多くの確かな情報，そして正しい判断が必要だろう。

上級編　さまざまなバリエーション

〈朝焼け・夕焼け〉

さて，今度は少し指向を変えて風景写真的要素を含む朝焼け・夕焼け時の飛行機撮影についてお話ししてみよう。ある程度飛行機を撮った人なら誰しも，きれいな夕焼け空にシルエットで抜いた飛行機（この場合わざと逆光側から撮影）を撮ったことがあると思う。関東地方にお住まいの人なら夕焼け，富士山そして飛行機といった絵に挑戦した人は多いはず。そしてうまく撮れると見栄えする絵になるので，年賀状の写真候補にも挙げられる。ここ10年くらい，東京近郊の空は慢性的にスモッグがかかっている有様で，夕焼け空が鮮やかに燃える日は，年に何日も見られなくなってしまった。世の中の動きが少し停滞する8月のお盆休み，年末年始あたりが首都圏では狙い目ではないだろうか。

相手が自然現象なのでどんなに気合いを入れてガンバッてみたところで空がきれいに染まってくれないと始まらない。そして空がきれいになったタイミングで飛行機がうまく飛んでくれないことには撮れないだろう。そう考えるとよりチャンスが多いのは軍用機よりも定時に飛行している旅客機をターゲットにした方がよさそうだ。定期便旅客機なら時刻表で大方の到着あるいは出発時間を調べて，機種も分かる。新聞や天気予報を見ればその時期の日没・日の出時刻も調べられるから，あとは太陽と飛行機の位置関係を考慮して狙いを定めてみよう。

太陽を大きく入れて長望遠で狙うか，ワイドで夕焼け（朝焼け）に染まった空，雲を大きく描いてその中にアクセント程度に飛行機を入れるか。ワイドで狙う場合は，とかく余分な物が写り込みやすいので，場所選びとレンズの選択を慎重にしよう。また夏の夕方遅く，遠くに見える入道雲を背景に夕日に染まった飛行機（この場合は順光）を撮るのもひとつのアイデアではないだろうか。

こうしたシーンの場合はやはり色が重要なウエイトを占めるので，カラーフィルムで撮る方がより情緒が出しやすいだろう。露出の

決定が非常に重要かつ難しいが，迷ったら少し強気で絞り気味，自信がまったくなければカメラに内蔵されている露出計を信じるか，シャッタースピード優先オートで撮ってもいい。何にでも言えることだが，最初からうまくいかなくても経験を積んで自分の中にその時どきのデータを蓄積してステップアップしていけば，いずれ傑作が撮れる時がやってくるだろう。努力なくして結果は出ない。

〈夜景〉

今度はもう少し非日常的な飛行機の夜景。これを撮るにはやはり大きめのガッチリした三脚，レリーズ，しっかりしたレンズフードを用意しよう。一般的に飛行機の夜景を撮るのならば，空港の送迎デッキがまず上げられる。一般解放されている時間帯を調べてデッキに上がり三脚を据えて飛行機が撮れそうなポイントを探す。夜でも空港の飛行機には照明が当たっているので，三脚を使用して長時間（数十秒～数分）露光で撮影が可能だ。昼間と光がまったく異なるので，露出の決定が一番の問題になるが，カメラのオート機能を信じて大体間違いはない。心配なら前後にひと絞りずつ補正して３カット撮ればOK。できれば夜景撮影の時は，絞り優先オートで撮ろう。絞りは解放などにせず，f5.6くらいを目安にある程度絞り込んで撮る。長時間露出を掛ける場合，シャッターは指で直接押さず，レリーズを使って押すようにしないとはじめからブレてしまう。レリーズがない時は替わりにセルフタイマーを使用する。周りから余分な光が入り込む可能性が高いので，しっかりしたレンズフードもあるといいだろう。小さめの懐中電灯かペンライトなどがあれば，手元の作業をするとき大いに役立つ。

航空自衛隊の夜間飛行訓練が実施される日などに，滑走路直下のポイントに三脚でカメラを据えてややワイド気味のレンズで着陸してくる機体の光跡を撮るのも面白い。この場合，露出をf5.6～f8くらいに絞ってバルブでシャッターを長時間開け，飛行機が何機か通過するのを待ちたい。複数機でタッチ＆ゴー訓練をしている時などが最高の狙い目だ。米海軍機が陸上模擬着艦訓練を行なっている時などは，かなり長い時間チャンスがあるが，最近では騒音問題から硫黄島での訓練が多くなったので，厚木基地でのチャンスはめっきり減ってしまった。

自衛隊の航空機ならば，同乗のチャンスは皆無ではない。航空祭などの体験搭乗で，空撮できる可能性だってある。写真は館山航空基地の飛行初めで，海に浮かんだHSS-2Bのシルエット群。

〈空撮〉

飛行機写真の究極世界はやはり空撮ということになるだろう。しかし空撮するとなれば何がしかの飛行機に同乗して自分も空を飛ばないと始まらない。そうなると誰でも簡単にできるわけではない。アイデアを出せばまったく方法がないわけではないので，興味のある人は，努力を惜しまないことだ。

ある程度財力のある人なら軽飛行機を２機チャーターして，同時に飛んでもらえば空撮が可能ではないか。日本でそれをやるにはお金がかかりすぎるだろうから，できれば航空大国アメリカへ旅行に行った時に挑戦されたい。以前フロリダ半島最南端のキーウエストへ出かけた時に空港で見つけた「BIPLANE RIDE」というパンフレットがきっかけで，有料遊覧飛行用のWACO UPF7に乗った。もう１機PITTS S-2Aに途中からジョインナップしてもらい，フロリダのエメラルドグリーンの海上で真っ赤なピッツの空撮をしたことがある。この時は自分が乗った機体の料金が55分間で＄200だった。PITTSの方は交渉して無料で飛んでもらったのだが，例えば複数人で組めば同時に飛んで交互に空撮し合えば料金だって倍はかからない。

軍用機の同乗となると航空自衛隊のジェット機に乗る場合，事前の航空身体検査を受けてパスしなければ同乗資格が得られない。国や軍の規定で多少の差はあるだろうが，イジェクションシート付きの機体も同様に専門訓練を受けた人でないと同乗させないのがほとんどだ。軍用ジェット機の同乗空撮となるとそうした事情からほんの一握りの人にしかチャンスがないのが現状で，雑誌やメディアの取材でもないかぎり，複数機が同時に飛ぶフライトへの同乗はなかなか難しい。

海上自衛隊，陸上自衛隊が行なっている航空祭やちびヤンでのヘリ体験搭乗に参加できれば若干のチャンスはあるかもしれない。僕自身も自衛隊のヘリ，米軍の空中給油機，練習機，個人所有の小型機からの空撮を何度か経験したに過ぎないのでたいそうなことは語れないが，空の上で撮影できるというのは，普段２次元でしか撮れない物が，３次元の世界に変わるのでとても興味深い。だが，実際に撮影で空に上がっても，自分がイメージした絵を撮ることはなかなかできない。豊富な経験から生まれる確かな知識の蓄積，アイデア，被写体と同乗機両パイロットとの密なコミュニケーションなくしては意のままに機体を空中で操るなんて無理な話だ。僕等にできるのは，せいぜいパイロットが与えてくれたすばらしいチャンスの一瞬を逃さずに切り取るくらいだ。空撮したからといってもすべてがよい写真になるはずもなく，仕上がった物をみれば機体のポジション取りが悪い，背景の処理がマズイと後から後から問題が出てくるものだ。非常に奥が深く魅力的な世界だが，一部のエリートにしか追求できない世界なのではなかろうか。

アメリカに行けば，小型機による遊覧飛行やドッグファイト体験など，リーズナブルな料金で飛行機に乗ることもできる。こうした情緒ある機体を，自分なりの視点で写真に残すのも立派な空撮。

シチュエーション別作例集

撮影●解説
橋本 隆

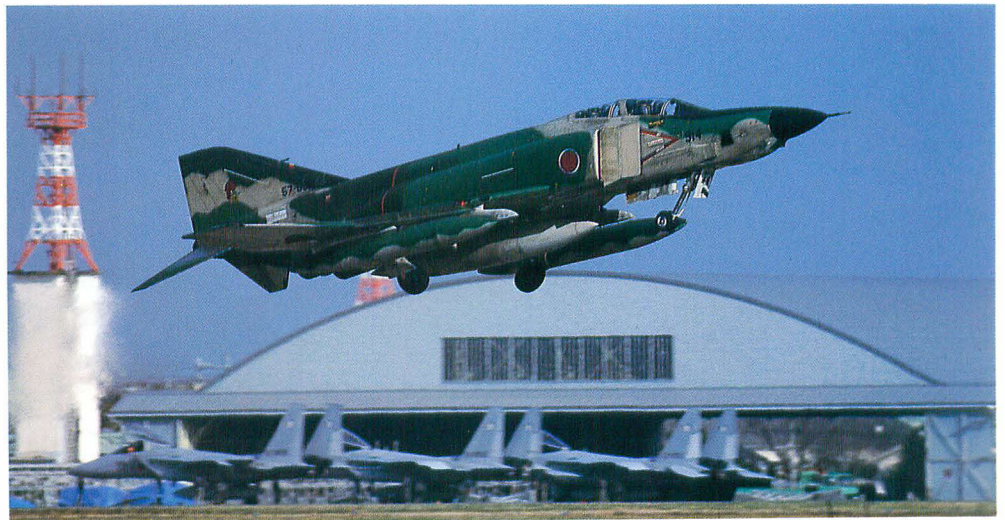
米海軍を引退したTA-3Bがアリゾナ州フェニックスの民間企業が経営する“航空開発実験集団”サンダーバード・エビエーション社でフライング・テストベッドとして余生を送っていた。街はずれのローカル空港でロケーションのよさを利用して，離陸の正面形を撮ってみた。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.7, PKR/DEER VALLEY '92 MAR

飛行場北側に真っ黒い雨雲が発生した。幸いアプローチコースにはまだ日射しが残っていたので，着陸してきたP-3Cを400㎜で引き付けて，背景に雨雲を入れ白い機体とのコントラストを演出した。キヤノンEOS-1N, 400㎜, 1/400, f9, PKR/厚木基地 '97 NOV

離着陸を撮る

オーバーヘッド・アプローチで飛行場に戻った戦術機の多くは，ファイナルでひねり込んでランウェイにアラインする。機体や基地によってそのタイミングはまちまちだが，通い慣れた基地なら予想は立てられる。来る日も来る日も着陸する機体の真横ばかり撮ってもつまらない。飛行機の動きを予測してレンズを選択，フットワークを生かし勘を働かせて積極的な絵創りに取り組もう。翼の上面が見えるくらいの絵は，最低でも400㎜以上で狙いたい。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.7, PKR/NELLIS AFB '93 FEB

滑走路にタイヤが接地した瞬間に上がる白煙は，写真の中でその場面を明確に表わすポイントになる。撮影ガイド本などをよく読み，仲間から情報を集めてみれば外周からでもこんなシーンに挑戦できる基地／空港は案外あるものだ。機首上げ姿勢の機体を流し撮りする時は，地面が傾きやすいから要注意。キヤノンT-90, 80-200㎜, 1/180, f5.6, PKR/GILZE-LIJEN '90 NOV

飛行機が躍動感，スピード感を漂わせて威勢よく離陸していく姿は，飛行機写真において絶好のターゲットだ。このF-16Cの離陸は，高度がやや高いが翼下の２発のレーザー誘導爆弾とLANTIRNポッドが迫力を与え，排気口から延びたアフターバーナーの炎が離陸時の迫力を漂わせている。アーマメント類は飛行中に投下されてしまえば着陸時になくなっているだろう。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.7, PKR/NELLIS AFB '94 APR

航空自衛隊百里基地を離陸するRF-4Eが上昇しながら脚をたたみこむ。ジェット機の離陸を撮った典型的なショット。これをもう少しスローシャッターで撮り，背景をさらに流してやると一層離陸のスピード感が表現される。キヤノンF-1, 500㎜, 1/500, f6.7, PKR/百里基地 '91 NOV

朝もやけむる羽田をJASのA300が上がっていく。早朝の鈍い日射しが横から機体を照らしつけ，背景の工業地帯から浮き上がらせてくれる。もやで工場群がほどよくボカされていて助かる。キヤノンEOS-1N, 400㎜, 1/250, f5.6, PKR/羽田空港 '96 NOV

タキシングを撮る

マルチロール・ミッションを義務づけられボムキャット化したF-14だが，爆弾搭載は胴体下でエンジンの膨らみに挟まれてしまうポジション。せっかく爆弾を搭載したボムキャットがタキシングしてきたので，爆弾が写るようにと正面から狙った。キヤノンF-1，500mm，1/250，f4.5，PKR/NAF EL CENTRO '93 OCT

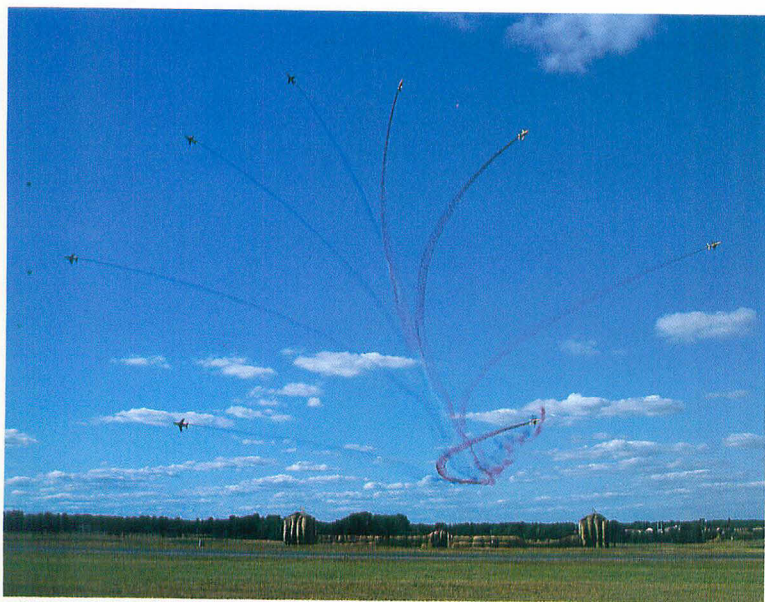
イギリス空軍の制空戦闘機トーネードF.3が，ランウェイにラインナップする。曇天で露出も上がらない日だったが，こんな天気だけにただ真横を撮っても何の取り柄もない写真になってしまうので，少し無理をして500mmで詰まった感じのアングルを狙った。キヤノンF-1，500mm，1/250，f4.5，PKR/RAF CONINGSBY '91 MAY

ラスベガスの空港で旅客機を撮っていたら，カナダ国防軍のCF-18がエプロンに複数駐機しているのが見えた。どこかへ演習に出かけた帰りのクロスカントリーだったようだ。妙なところで戦闘機のタキシングが撮れることになったので，場所が写真からも読み取れるように，背景のホテルカジノを意識してフレーミングした。キヤノンEOS5，200mm，1/350，f8，PKR/McCARRAN INTL '93 FEB

反対側の滑走路端に着陸したF-5Eがエンドでタキシーウェイに離脱するシーンを正面から捉えた。F-5は機体が小ぶりなうえ地上滑走の速度も速いので，ピント合わせに苦労する。自分に向かっての移動速度が早い時は少しずつピントの位置を前に前に先回りして置かないと，できあがった写真では，尾翼にピントが合っているという結果になりかねない。まあ，このごろはAF全盛だから，動体予測モードでカメラがしっかりピントを合わせてくれるのだろうが。キヤノンF-1，300㎜，1/500，f6.7，PKR/DUBENDORF '88 JUL

アーミングエリアで安全ピン抜き取り作業を行なっているTA-4J。機体の下にオードナンスクルーが入り込んで作業をしている間，事故防止のためパイロットは計器にいっさい手を触れないようにして待つ。このパイロットは両手をキャノピーの枠に掛けて安全確保に努めている。チャンスがあるときは飛行機だけでなく，関わる人の動作にも注意して撮ろう。キヤノンEOS-1N，400㎜，1/400，f8，PKR/NAF EL CENTRO '97 OCT

インターナショナル・エアタトゥーは世界最大級の軍用機の祭典だけに，デモフライトだけでも朝10時から夕方7時前までノンストップ。そんななかにあってもSu-27フランカーのデモはとりわけ楽しみなプログラムだ。機体が大きくて撮りやすいし，機動性はいうまでもない。まずは離陸を手堅く300mmで撮って押さえにしておいた。キヤノンEOS-1N, 300mm, 1/400, f8, PKR/RAF FAIRFORD '97 JUL

デモフライトを撮る

航空自衛隊入間基地の航空祭は地元の輸送機がデモの主役だが，午後遅く百里基地へ帰るF-15Jがソロのデモを披露してくれた。普段の訓練中にはこんな背中丸見えショットはたやすく撮れるものではない。キヤノンF-1, 500mm, 1/500, f6.7, PKR/入間基地 '98 NOV

アクロバットチームのプログラムには必ずワイドレンズで狙いたい演技が含まれている。カメラを複数持っていたら，1台にはワイドを付けておき，編隊がパッと開いたりする"開花"系の演技を押さえたい。演技の順番を事前に覚えておくと大変撮りやすい。この1枚はズームをワイド側28mmで撮ったもの。キヤノンEOS5, 28-70mm, 1/350, f8, PKR/RAF FAIRFORD '95 JUL

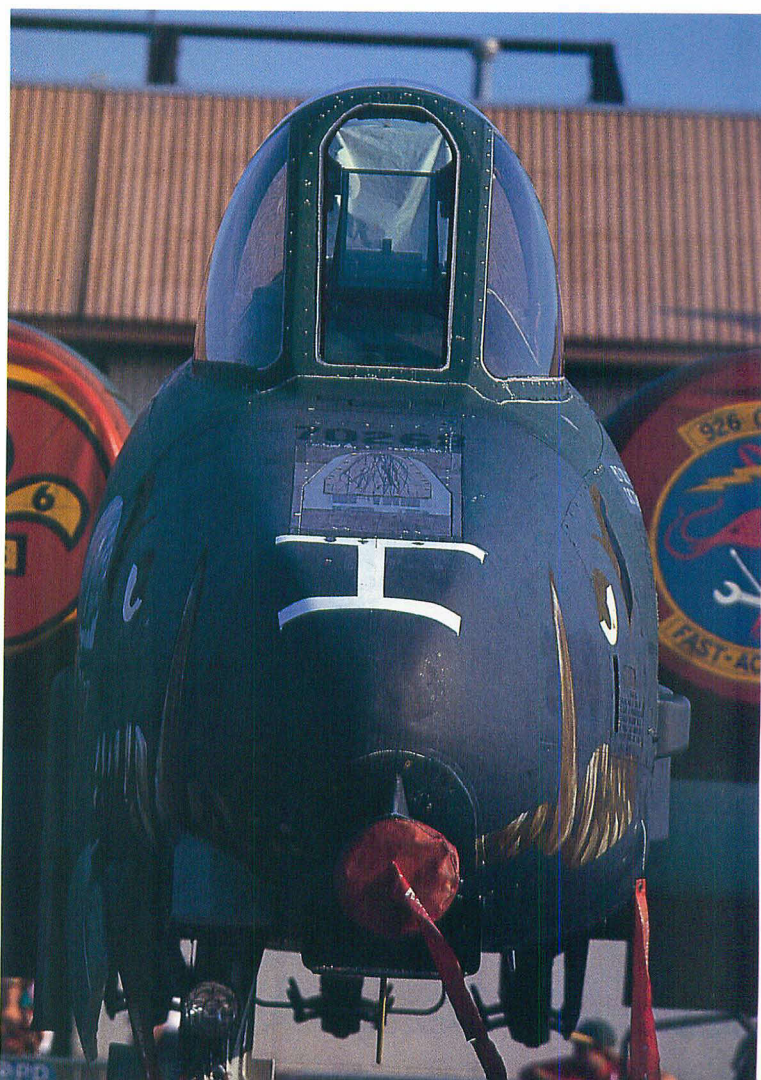
デモフライトの撮影で迫力ある絵創りをするコツは，機体が真横に来たときに充分フレームからはみ出すくらいのレンズを選択して撮ることだ。真横でちょうどいい大きさを選択すると，どうしても小さくまとまった感じの絵ばかりに落ち着いてしまう。そのためには日ごろから超望遠レンズできちんと飛行機を撮れる技術を身に付けておきたい。B-1Bのような大型機のデモはそれほどスピードが速くないので，フレーミングの練習にはうってつけだ。キヤノンF-1, 500mm, 1/500, f6.7, PKR/ABBOTS-FORD '93 AUG

ヘリコプターのデモも侮ってはいけない。AH-1Sコブラが見せる対戦車攻撃パターンのデモは観客から近いことも作用して迫力満点だ。大きな回転翼をしならせて４機でダイブしてくる様には，遠くて高いジェット機のデモを充分凌ぐ魅力を感じた。キヤノンEOS-1N, 70-200mm, 1/400, f7.1, PKR/木更津駐屯地 '98 OCT

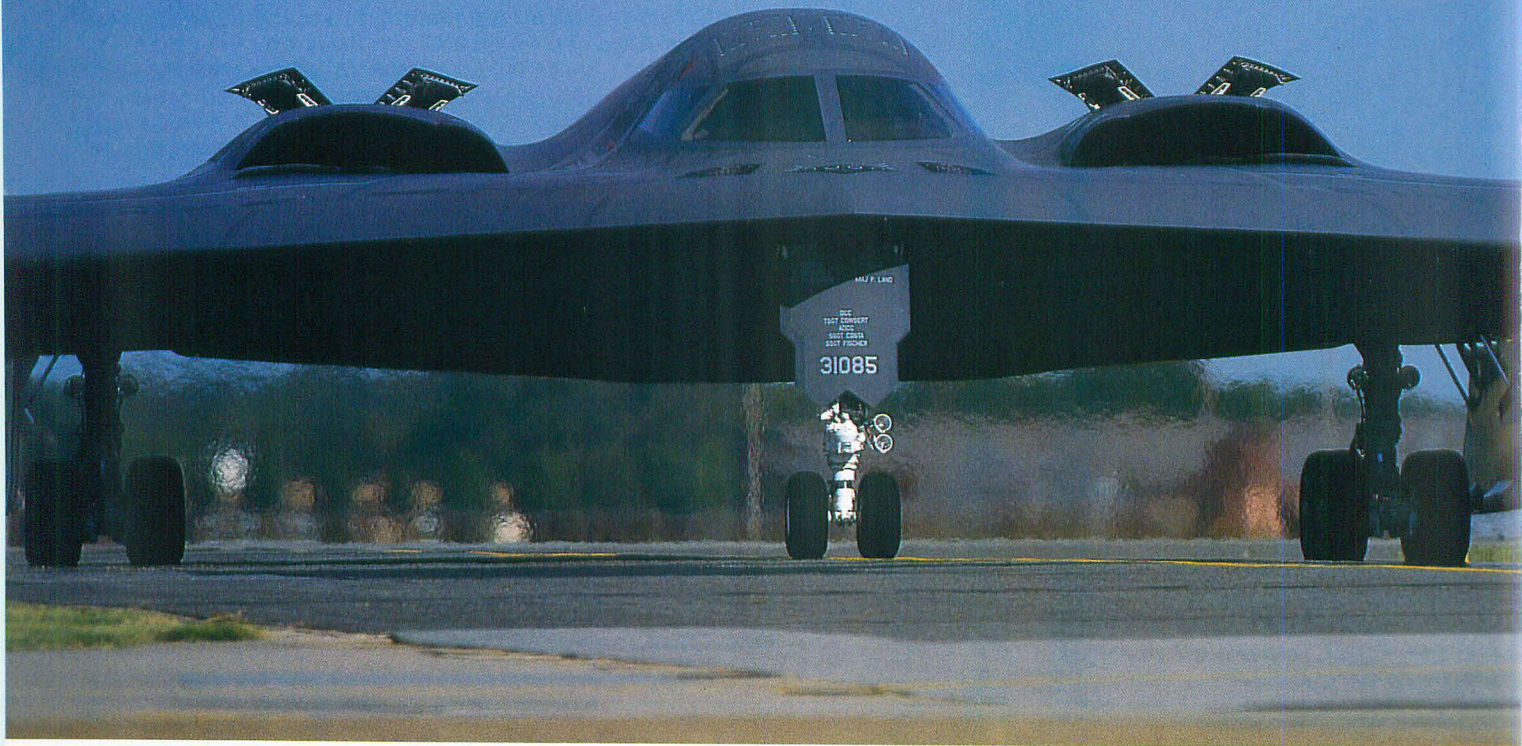
名手ショーン D.タッカーが，彼のオリジナル演技“ハリアーパス”で空中に止まりそうな速度域に入り，ヘリコプターとフォーメーションを組んだ。来日して厚木基地のエアショーで妙技を披露したこともあるショーン D.タッカーなので，実際に彼のクレイジーなデモをご覧になった方も多いはず。キヤノンEOS-1N, 400mm, 1/400, f8, PKR/NAS CECIL FIELD '97 NOV

地上展示を撮る

エアショーで地上展示された機体を撮るのも，楽しみのひとつだ。しかし，航空祭などに実際行かれた経験のある人なら，展示機の撮影がそれほど楽ではないことを実感されていると思う。これはルークAFBのオープンハウスで展示されたトムキャット。幸か不幸か早朝激しい雨に見舞われ，人もまばらだったところに雲間から日射しもこぼれて来たのできれいな絵が撮れた。チャンスはどこにあるか分からないので状況判断をしっかりしよう。とくに朝は入場者が少なく，陽も低くきれいなので，地上展示の撮影タイムにうってつけだ。キヤノンT-90, 50mm, 1/125, f6.7, PKM/LUKE AFB '93 MAR

この年のエアタトゥーは大挙して参加したチェコ勢に注目が集まった。僕もこの時MiG-23を初めて見たので，地上展示には何度か足を運んで可能な限りのアングルを探し出してクローズアップまで随分たくさん撮ったと記憶している。大型のレドームを強調しつつうるさい背景を減らすために，腹ばいになりローアングルから中望遠ズームで狙った１枚。キヤノンT-90, 80-200mm, 1/250, f8, PKR/RAF FAIRFORD '91 JUL

猪の顔が描いてあり，勇ましいA-10Aに仕立てられているので，機体から離れ望遠レンズでいらない部分を排除して撮った。同じ地上展示機でもレンズ，アングル，目線を変えることで随分違った印象の写真が撮れるものだ。ときには狙った１枚をものにするために，人が引くのをじっと辛抱強く待つことも必要だ。キヤノンT-90, 300mm, 1/250, f8, PKR/NAS NEW ORLEANS '92 OCT

飛行機写真を撮る人にはとかく敬遠されがちなワイドレンズだが，僕は最初24㎜から使い始めて20㎜，そして今では魚眼レンズの15㎜までカメラバッグに入っている。地上の機体をじっくり撮る余裕がある時には，ぜひワイドでデフォルメされた世界にも挑戦して貰いたい。この２枚は20㎜でロングスパンのU-2Rを撮ってみたものだ。地に伏せたカメラアイと，普通の立ち位置のカメラアイでこれだけ印象の違う２枚が撮れるのだ。キヤノンEOS-1N，20㎜，1/125，f13，PKR/LANGLEY AFB '97 SEP

アメリカなどでは最近少しずつ増えてきた，夕方から夜にかけて実施されるトワイライトショー。そんなときは必ず三脚を持参して可能な限り夜景の撮影にトライしよう。これは昼間と同じ場所に止めてあったスノーバーズの１機を撮ってみたものだが，普段あまり馴染みのないバルブでの長時間露光だけに，時間を変えて数パターン撮っておいた方が無難だ。米軍の横田や嘉手納基地でも夜まで飛行場を一般公開しているので，ぜひ今度試して欲しい。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，f5.6AVオート，PKR/NAS OCEANA '98 SEP

予定より遅れて展示にやってきたB-2Aスピリット。すでに会場には大勢の観客が待ち受けていたが，自力で展示スポットまで入ってきたのには驚いた。自衛隊の航空祭でも時折，入門時間過ぎに外来機が降りてきて，目の前までタキシングしてくることがある。そんなときは飛行機がどこをどうタキシングしてくるのかいち早く予想して，よりよい撮影ポイントで待てるように心がけたい。キヤノンF-1, 500mm, 1/500, f6.7, PKR/LANGLEY AFB '97 SEP

タキシングを エアショーで撮る

アクロチームは地上でもカッコいい。サンダーバーズの１番機がグラウンドクルーに敬礼してタキシーアウト。人の動きを取り入れることで，画面にどことなく温かみが感じられる。キヤノンF-1, 500mm, 1/500, f8, PKR/ROSWELL '95 SEP

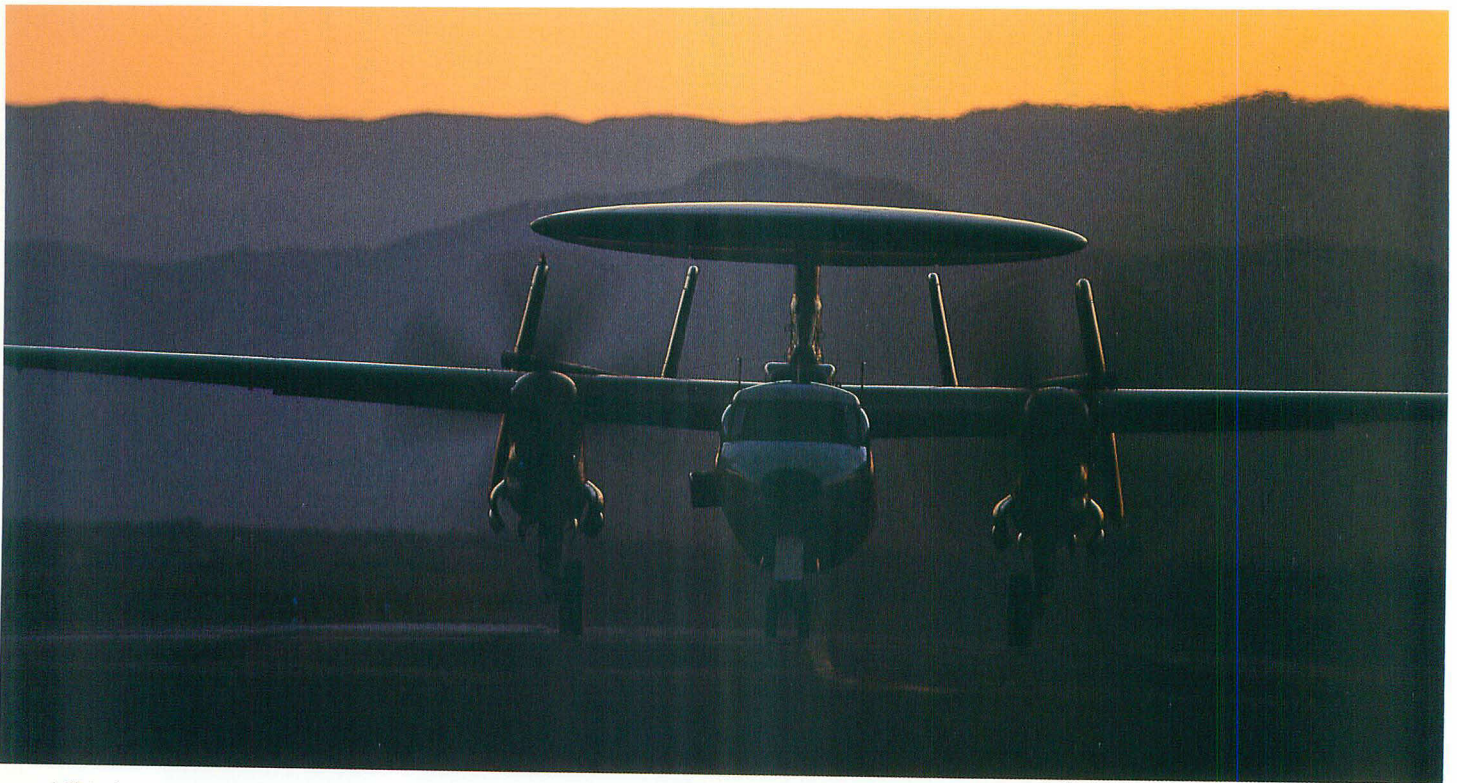
インターナショナル・エアタトゥーでは，２階建てバスに乗ってランウェイの反対側に駐機してある機体を撮影しにいく“フォトバス”のツアーがある。これはフォトバスでランウェイの反対側を走行していたときに，偶然レッドアローズのタキシングと遭遇して撮った１枚。キヤノンF-1, 300mm, 1/500, f6.7, PKR/RAF FAIRFORD '89 JUL

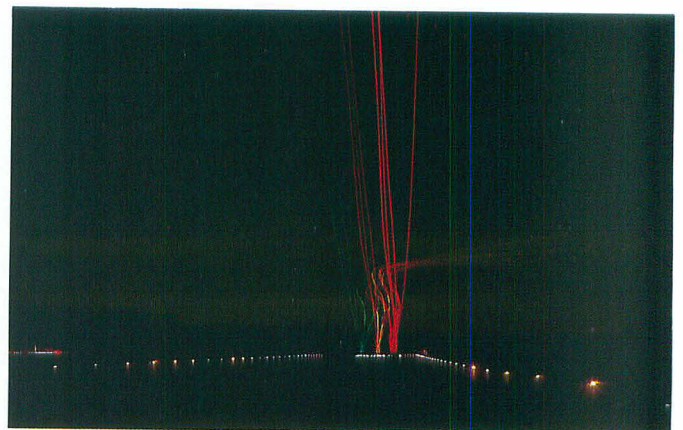
ウォークダウンを行なわないヨーロピアンアクロのなかにあって，パトルイユ・ド・フランスはタキシングできれいなトレイルフォーメーションを決めてみせる。スイスの美しい山並を背に一糸乱れぬ息の合ったみごとなチームワーク。キヤノンF-1，300㎜，1/500，f6.7，PKR/SION '89 JUN

大型サイズの戦闘機フランカーだが，側面形は案外ひょろりとしたイメージで迫力に欠ける感じがするので，長玉で思いきり圧縮効果を出して撮った。タキシングを長いレンズで撮る際は，外気温の高い時，地表が熱を持っている時は陽炎が災いしてピントが合わないので，むやみに遠くのものを望遠で撮るのは考えものだ。幸いこのソウルエアショーは，晩秋10月も後半だったので，陽炎の心配はあまりなかった。キヤノンF-1，500㎜，1/500，f6.7，PKR/SUNGNAM AB '96 OCT

西にだいぶ夕日が傾いたころ，DC-3がエンジンを回し帰り支度を始めた。少し高い場所にいたせいもありパイロットの顔に当たる夕日が見えた。キヤノンF-1，500㎜，1/250，f5.6，PKR/RAF ABINGDON '90 SEP

朝,夕,夜を撮る

香港のスモッグに入った夕日はすでに眩しさを失いつつあった。香港カーブにB.747ジャンボが乗り，太陽の上を滑るようにカーブしながらアプローチしてきた。キヤノンEOS-1N，400mm，1/400，TV オート，PKR/啓徳空港 '98 MAY

夕暮れ時にFCLPを繰り返していたE-2Cが，パイロットの交替のために一度着陸し，再び離陸しようとR/Wエンドに向けてタキシングしてきた。すでに日は沈み，暮れ残った夕焼け空の色で機体のエッジがオレンジ色に染まった。カリフォルニアの夕焼けは鮮やかだ。キヤノンF-1，500mm，1/250，f4.5，PKR/NAF EL CENTRO '89 MAR

10ページの解説でご紹介したNALFコープビルは，夜になるとご覧のように闇となる。ウィドビーアイランドからFCLPにやってきたEA-6Bプラウラーの，衝突防止灯が闇夜に光の跡を残して飛ぶ。キヤノンEOS-1N，28-70mm，f5.6，2分，PKR/NALF COUPEVILLE '97 FEB

前日降り積もった雪が残っていたので，季節感のある写真が撮れると思い厚木基地へ出かけた。普段なら地元海上自衛隊のP-3Cがランウェイ上でターンするところをわざわざ500mmで撮ったりはしないが，残雪があれば話は別だ。太陽の光が地表の雪に反射して機体の下面を明るく照らし出す。それにこの季節，本来は枯れた芝生の地面が一面の銀世界となるのだから撮らない手はない。いつもより少しだけ絞りを閉じて撮るのが鉄則。キヤノンF-1，500mm，1/500，f8，PKR/厚木基地 '98 JAN

これも残雪の日に撮ったA-6Eの着陸だが，雪が天然のレフ板の役割を果たしてくれたおかげで，機体の下面にもきれいに光が回っている。関東地方では翌日まで残雪がしっかり残ることは，ひと冬に2～3回くらい。残雪の日には決まって飛行場に現われるベテランもいる。キヤノンA-1，300mm，1/500，f9.5，T-MAX 100/NAF ATSUGI '90 JAN

季節を撮る

夏らしい季節感を出すのに一番適当なのが，もくもくと育った入道雲(積乱雲)を入れて撮ることだろう。この作例では，雲をより大きく入れるために500mmで撮りP-3Cは半分切ってしまった。入道雲が大量に発生していれば，もっとアプローチコースに近づいて85mmくらいで撮ってもおもしろい。キヤノンF-1，500mm，1/500，f8，PKR/厚木基地 '98 AUG

駐機している零戦に野に咲く花を取り込んで撮る。より多く花が入るように普段より地平線を少し上にずらして撮ってみた。キヤノンEOS5，80-200mm，1/250，f5.6，PKR/竜ヶ崎飛行場 '95 MAY

空中で撮る

本文で少し触れている，フロリダ州キーウエストで有料遊覧飛行を体験したときの２枚。左が途中で10分間ほどジョインナップして撮影させてくれたピッツ。背景の美しい海と真っ赤なピッツのコントラストが鮮やか。下は僕が同乗したWACO UPF7を15mm魚眼レンズで撮ったもの。地上からばかり撮っていないで，ときにはセルフポートレートのようなものでも，空から撮ることで新しい世界が開けるのではないだろうか。（左）キャノンEOS5，135mm，1/350，f6.7，PKR（下）キャノンEOS10，15mm，1/250，f8，PKR/KEY WEST '93 JUL

これも有料で乗れるサービスで，PT-17ステアマン２機を使用して第一次世界大戦時のドッグファイトを再現するというユニークなもの。キャノンEOS-1N，70-200mm，1/320，f8，PKR/PALM SPRINGS '97 MAR

これは少し趣が変わるが，航空自衛隊のC-1コクピットから撮った松島基地の空撮。ロケーションが違えば，旅客機の窓からでも類似作は撮れるだろう。キヤノンEOS5, 28-80mm, 1/350, f6.7, RDPII/松島基地 '95 MAY

セスナL-16の後席から撮ったNASオシアナのフライトライン。もちろん普段は勝手に基地上空は飛べないだろうが，これはエアショーの展示機としてオハイオから飛んできたウイリアムズ氏の協力で実現したもの。飛行機に乗る機会があれば，地上のさまざまなものを，飛行機にこだわらずに機窓から狙ってみよう。キヤノンEOS-1N, 70-200mm, 1/320, f6.3, PKR/NAS OCEANA '98 SEP

ご存じ真珠湾攻撃を再現して見せるトラ・トラ・トラのレプリカ旧日本軍機。テキサス州に本拠を持つコンフェデレート・エアフォースに所属する民間のデモンストレーター達。アメリカには個人や法人団体でこうした飛行機を飛ばしている人達は山ほどいるので，何かのキッカケで友達になれば寛大なアメリカ人なら余った座席に乗せてくれたりするかもしれない。また，こうしたウォーバーズの保存団体は，機体の維持，管理のために寄付金を募ったり会員を募集していたりもするので，仲間に入る手もある。現にある日本人が，アメリカの民間チームの機体にたびたび同乗しているという話を耳にする。なお，もし海外へ出て有料のフライトサービスで空撮を体験しようとお考えの人がいれば，個人所有のカメラを持って同乗・撮影が可能なのか，よく確かめてから行動に移すようにしてほしい。興味のある人は事前調査を念入りにしてから出かけるように。キヤノンEOS-1N, 70-200mm, 1/125, f4, PKR/OVER ATLANTIC OCEAN

海上自衛隊の飛行初めを取材した際に，S-61から撮影したHSS-2。海上自衛隊，陸上自衛隊の場合，航空祭やちびヤンの時に体験搭乗を実施しているので，抽選に当たればひょっとしたらヘリの空撮ができるかもしれない。キヤノンA-1，200㎜，1/500，f6.7，PKR/相模湾上空 '87 JAN

特殊なケースではあるが，戦闘機の空撮はタンカー（空中給油機）や同種の戦闘機に同乗しなくてもできることだってまれにはある。僕だってまさか双発のビジネス・プロップ機からトムキャットを空撮できるなんて夢にも思っていなかったのだ。キヤノンEOS-1N，70-200㎜，1/250，f8，PKR/OVER ATLANTIC OCEAN '98 SEP

これは空撮ではないが，疑似空撮あるいは空撮モドキとでも言おうか。東京湾にかかるレインボーブリッジの展望デッキから晴海埠頭へ向かう英空母イラストリアスを撮ったもの。空母の入港はそうあるものではないが，自衛艦や各国の艦船の通過は意外に多いので，事前のリサーチをこまめにしておけば，あなたもレインボーブリッジからこんな写真が撮れるはず。事前に確実な情報を掴んでいれば，こうした空母などが近海にいるとき，ヘリやセスナをチャーターして上空から空撮するという方法もまったくないとはいえないが，そうした場合には経験者に助言を仰ぐなりして，さまざまなリスクを減らす必要があるのは当然のこと。キヤノンEOS-1N，300㎜ IS，1/200，f6.3，PKR/お台場レインボーブリッジ '97 MAY

フィルムの種類＆モノクロのススメ

文&作例：橋本 隆

ロケーションがすばらしいことでも有名なスイス，シオンで開かれたエアショーで，フランス陸軍のAS330ピューマを撮影。レンズは500㎜，フィルムはテクニカルパンだが，バックの岩山とヘリの排気，機体のシルエットが微妙に協調しているのもモノクロならでは。

1.飛行機写真に使うフィルム

飛行機写真を撮るのに適したフィルムは…？　紙数の都合上ここでは35ミリ（135）サイズカメラを使用しての撮影を前提に話を進める。まず最初に挙げられるのは，屋外での撮影が主という事実からデイライト・タイプを選ぶこと。

次にこのジャンルの写真は特別な意図がない限り，解像度が高い方が好まれる。そうなるとフィルムの感度(ISO値)が低い物の方が当然有利だ。しかし飛行機を撮る場合のシャッタースピード・レンジを考えると，いくら解像度抜群とはいえISO 25のフィルムを常用し望遠レンズで1/350～1/500のシャッターを切り，戦闘機の流し撮りをするのはナンセンスだろう。多くの人達が使用するフィルムは，ISO 50～100くらいに落ち着くのが標準的なところ。それに悪天候用のサブとしてISO 200～400ぐらいが使われている。

●ネガとポジの違い

デイライト・タイプのカラーフィルムには，カラーリバーサル（ポジ），カラーネガ（カラープリント用）の2種類があり，白黒プリント用にモノクロフィルムがある。簡単にそれぞれの特徴，用途を紹介してみよう。

まずカラーリバーサルフィルムは，撮ったフィルムそのものが陽画に仕上がり，撮影後現像処理を済ませれば即，完成品（カラースライド）になる。このフィルムの長所は，色の再現性，解像力に優れた高画質が得られること。スライド映写機にかけ上映し，仲間同士楽しむこともできる。主にプロが用いて雑誌やポスターなどの写真原稿用にも使われている。短所は，ラチチュード（露出の許容範囲）が狭いため，正確な露出での撮影が必要条件となること。しかも撮ったものが現像処理後そのまま完成品になるので，露出の設定ミスは取り返しのつかない失敗作となる。初心者にはあまりお勧めできないデリケートなフィルムだ。

次にカラーネガフィルム。これは，もっとも一般的な写真フィルムなので今さら説明の必要もないだろうが，撮影したフィルムを現像処理して明暗反転した陰画（ネガ）を作る。このネガから再度反転作業を経てカラープリント（陽画）にするもの。カラーネガフィルムの長所は，ラチチュードが広く多少の露出アンダー／オーバーもプリント作業時にカバーできるので，露出決定にそれほど神経質にならずに撮影できること。コンビニエンスストアなどでも広く売られており，急に必要になっても手に入れやすい。現像・プリント作業がどこでも手軽に素早くでき，その上コストも安い。短所は，リバーサルに比べると解像力，色の再現性ともにやや落ちること。

●モノクロ

モノクロフィルムの場合，前述のカラーと比べる対象ではないような気がする。モノクロの長所は，撮影者自身がフィルム現像・プリント作業を一貫して行なうことで完全なオリジナル作品を創ることができるところ。カラーフィルムの現像処理は一般的に現像所に依頼するので撮影終了後は他人任せになってしまう。しかし，モノクロの場合フィルム現像が命といっても過言ではない。そのフィルムの性能を最大限に引き出せるか，写真の出来不出来を左右するフィルムの現像作業を，撮影者自らの手で管理できるところに最大の魅力がある。短所は，逆に自分でフィルム現像を手がけられない場合には，期待どおりの結果が得られないこともある点。また，カラーに比べたら情報量が少なく，暗室作業に手間暇がかかる。フィルムの入手が容易ではないことも挙げられる。

2.各フィルムの代表例

現在国内で飛行機写真撮影に使われている代表的なフィルムの種類をいくつか挙げて簡単に紹介してみよう。

●カラーリバーサルフィルム

カラーリバーサルフィルムは大別して外式（K-14現像）と内式（E-6現像）の2種類に分けられており，それぞれ現像処理が異なる。外式のコダクロームは，ISO 25のKM，ISO 64のKRが代表的な2種類で，なかでもISO 64のKRを常用フィルムにして飛行機を撮影している人は多い。僕も長年コダクローム64を愛用し続けているひとりだ。

外式フィルムの特徴としては抜群の解像力，高いシャープネス，深みのある色合いが挙げられる。飛行機写真では非常に重要な，晴天青空の色合いをじつに見事に表現する。短所としては，大型カメラ店などに行かないと手に入れにくいのと，乳剤番号によって色の再現にバラつきがある点。そして現像処理に時間を要する。今度は内式E-6現像のフィルムの話に移ろう。コダックの内式フィルム，エクタクロームには多くのバリエーションがあり，それぞれに微妙な特徴を備えているようだ。ここでは，あえて1本エクタクローム・プロE100Sを選んで紹介する。度重なる改良を続けてきたエクタクローム100シリーズだが，ライバル，フジのプロビア100に対抗する一品。同社のコダクローム64を凌ぐほどの微粒子でシャープネスにも優れ，高解像力を実現している。コダクロームでは一部の現像所でしか扱っていない増感撮影が容易に行なえて，2倍のISO 200で使用しても粒子はほとんど変わらない。

最近使用する人が急増しているのが，フジクロームベルビアISO 50(RVP)およびプロビアISO 100（RDPII）の2種。こちらも内式フィルムなのでE-6現像処理をその場で行なっている現像所（主にプロラボ）に依頼すれば，早い店では2～3時間で現像ができあがってしまう。カラーネガの30分や45分現像にはおよばないが，コダクロームに比べれば格段に現像時間が短縮できる。フジクロームの最高傑作ベルビアISO 50は，それまでの内式リバーサルフィルムでは考えられなかったような超微粒子を実現した。鮮やかな発色を誇り，飛行機撮影でも300㎜F2.8（サンニッパ）愛用者がこのフィルムを好んで使っている。公称ISO 50だが，実効感度は，ISO 40くらいのつもり

航空写真界で多用されるリバーサル（ポジ）フィルム4種。コダクローム64プロPKR（左上），エクタクローム・プロE100S（右上），フジクロームベルビアRVP(左下)，フジクロームプロビアRDPII（右下）。

で撮ったほうがよいという意見が聞かれる。フジ独特の緑が鮮やか過ぎるくらいの発色をする傾向もある。プロビアISO 100（RDPII）の方がベルビアよりもオーソドックスにまとまった印象があり，ISO 100という感度も使い勝手がよい。画質も申し分なくシャープネスもすぐれている。また撮影条件が悪くなった場合には，ISO200に増感して使うことも充分できる。コダクロームよりも曇天下で撮影した戦術機のグレイ迷彩の再現，曇り空に溶け込みそうなキャノピー周辺のコントラストなどがよく出る印象がある。だが，晴天青空での青に深みがあまり出ないのは，内式リバーサルフィルムに共通して言えることだろう。なんというかノッペリした絵に描いたような単調な青空で，空の質感が出にくい。

それからE-6現像処理は少し設備投資をしたラボならその場でやっている店が多いが，現像所によって発色にバラつきが出てしまうという弱点もあるので，なるべくメーカー純正現像所に出そう。ISO 200，400の内式リバーサルフィルムもいくつか出ているが，プロビア，E100Sなどを常用として使い，悪条件になったら2倍あるいは4倍に増感して使うという考え方のほうが，携帯するフィルムの種類を少なく済ませられるのではないだろうか。

●カラーネガ

カラープリントを目的に撮影している人なら，ISO 100の標準タイプ派と高感度ISO 400派に分かれるところだろうか。ひと昔前は，カラーネガで撮った飛行機写真などベテラン達には見向きもされないような状況で,『プリントを撮るならモノクロ，そうでなければコダクローム』と相場が決まっていた。しかし最近はカラーネガフィルムの性能も向上し，粒状，発色ともに見違えるほどすばらしくなってきている。リバーサル以上に種類が豊富なカラーネガなので，これもごく一部の例を挙げるに過ぎないが参考にして頂きたい。

僕自身が最近使っているのはフジカラーリアラACE 100だ。カラーネガの中ではラチチュードが狭いフィルムであるが，その分適正露出で撮れば色再現，粒状性はとてもよく，リバーサルから焼いたレーザーダイレクトプリントよりも階調性，シャドー部のトーンの出方，発色など断然質が上だと感じる。コダックのISO 100でこれに匹敵するのが，ロイヤルゴールド100だろう。以前発売されていたEKTARシリーズの流れを受け継いでいると思われる。フジよりややシャープネスが上という印象で飛行機写真には向いていると思うが，カラーネガの場合プリント段階でラボの総合力が最後の決め手になってくる。純正ラボでの処理を考えると国内ではフジカラーがやや有利なのではないか。

カラープリント主体で撮るのならば，いずれにせよフィルムの値段は少し高いがこの2種類あたりのグレードを勧めておく。高感度タイプのカラーネガでお勧めしたいのは，フジカラースーパーG ACE400だ。最近さらなる改良が加えられ粒状，発色ともに一段とよくなった。冬場の曇天，遅い午後などISO 100では解放値F4の望遠レンズでシャッタースピード1/250も切れそうにない日がよくある。そういう時は何も無理して感度の低いフィルムに執着しないで，高感度フィルムを使うのもひとつの手段だ。晴天で充分な露出が得られる時は，もちろんISO100あたりのフィルムできっちり撮った方が結果はいいが，暗い悪条件下では柔軟な発想をしていかないとせっかくの外来機も手ブレ作品に終わってしまうかもしれない。ボディが2台あれば，2台目には高感度のISO 400を入れるというのも悪条件の下では有効かもしれない。

●モノクロ

最後にモノクロフィルムについていくつか紹介したい。モノクロの場合，フィルム現像も自分で手がけるのが原則なので，現像しだいでフィルムの特製が生かされも殺されもすることをはじめにお断りしておく。初心者が選ぶのであれば，フジネオパン100プレストかコダックプラス-Xパン125あたりがよいのではないか。このクラスならモノクロのスタンダードなので，使い込んでフィルム現像，プリント作業とも一貫した流れの中でモノクロプリント完成までの基本をマスターしたい。

モノクロはひととおり経験して，すべて自分でできてワンランク上をめざすなら，コダックT-MAX100プロをぜひ使ってみよう。T-粒子という新しい技術を導入した画期的なフィルムで超微粒子，高解像力，シャープネスをすべて実現している。階調性のバランスもよく，ハイライトからシャドーまで飛行機の質感を再現してくれる。ただしよいことづくめという訳にはいかない。このフィルムは現像ムラを起こしやすいので，液の流れが良好な現像タンクを使用して慎重に現像作業をしないと，せっかく撮った写真が台なしになってしまう。そんなリスクを承知の上でもこのフィルムにはぜひトライしてもらいたい。

高感度タイプのモノクロフィルムで代表的なのはフジネオパン400プレストとコダックT-MAX400プロが双璧か。このあたりの感度になると，キャビネサイズくらいにプリントした場合，やや粒子が目立ってしまうので微粒子に仕上がる相性のよい現像液を探しだして使うといいかもしれない。

写真は色の粒子（モノクロの場合は濃淡グレイの粒子）が集まって画像を構成しているが，通常は感度が高いフィルムほど粒子のサイズが大きくなる。左はその比較で，上はテクニカルパンで撮影したもの，下はT-MAX400で撮影したものをそれぞれ同一サイズで拡大したもの。粒子が小さいほど，質感を豊かに表現できることは一目瞭然だ。

コダックテクニカルパンという科学写真用複写フィルムで飛行機を撮っている人が一部にいる。ずば抜けた超微粒子から高解像力を実現するが，もともとがコピーフィルムなので階調性がよくない。ハイライトは飛び，シャドーは真っ黒につぶれてしまうこともしばしば。魅力は35ミリネガでは考えられないほどの高い粒状性とシャープネス。フィルム現像も専用液で処理する。僕は数年間このフィルムを使っていたが，プリントの階調性にどうしても納得いかず，のちにT-MAX100に替えて今日に至っている。

3.モノクロでもっと飛行機を撮ろう

飛行機写真愛好家の人口が相当増えたと感じる今日このごろだが，厚木基地あたりでモノクロプリント作品のアルバムを見せて貰える機会は哀しいことにめっきり減ってしまった。魚釣が「鮒に始まり鮒に終わる」といわれるように，飛行機写真は「モノクロに始まりモノクロに終わる」と信じたい。毎春発売の本誌『エアショーガイド』の作例集で超ベテランの高橋氏のモノクロ写真が毎回誌面の中で際立つ存在感を示していることにお気づきの読者も多いと思う。

かつてはモノクロをやっていたが現像・プリント作業が面倒だから，時間がないから，と遠ざかってしまった人達が相当いるように思われる。そうした人達は，少なからずモノクロ写真を手がけたことによって自ら掴んだ写真の魅力を，心の片隅に持ち続けていることだろう。フィルムのコーナーでも少し触れたが，モノクロ写真の楽しさは飛行場で撮る，フィルムの現像，プリント作業そのすべてを自分の手でできるところ。自分だけのオリジナル作品が創れるところにある。

カラースライドやカラーネガに比べて，フィルム現像が終わって乾燥・裁断してから，ネガをルーペで1枚1枚チェックする時にかける時間，熱意がまったく違ってくる。なにせその後，自分で現像したネガの中からよりよいプリントを創るという作業がまだ残されているのだ。ルーペでピントチェック，ゴミの付着はないか，モータードライブで連続撮影したものならどのカットが一番まとまっているか，背景の処理はどうだ，このカットは地面が傾いてしまった，などいろいろ考えてしまう。より真剣にネガを見るので，撮影時のシーンが次々と頭の中で再現されてくる。失敗した点，心配して気にかけていたことなどが数多く再認識されるのだ。そうしたなかから学ぶこと，発見することが非常に多い。また，撮影時の失敗，例えばタキシングで地面を傾けてしまった時，フレーミングのバランスが悪かった時など，画面一杯に写し込んでいなければ，プリントする時にトリミングすることで，ある程度よい方向に持っていくことができる。

暗室作業全般の技術を身につけ，よりよいモノクロ作品の追求を続けることで，結果的には撮影時の細かい気配り，ファインダー内での機体の置き方，

画面全体のバランスなどにも改めて注意が促されるので，写真技術全体を引き上げてゆくことに必ず結び付く。現状に不満を抱いて，もっと自分は上を目指したいと向上心を持っている人は，本気でモノクロ写真に取り組むことをお勧めする。ディテールにこだわらないと，クオリティーはついてこない。

●フィルムの現像作業

フィルム現像に必要なものは，現像タンク，液温計，メスカップ，現像，停止，定着の各種薬品および液貯蔵ボトルなどなど。これから本格的に始めようとする人は，カメラ雑誌別冊等の「暗室技術入門書」あたりを購入して自分が目指すスタイル・予算に合わせて備品の選択・購入を検討しよう。

ここでは作業の簡単な流れの話をしよう。フィルム現像を行なうのにはまず，撮影済みのフィルムを暗室内で現像タンクのリールに巻き込み、タンクに入れてしっかり蓋をする作業から始まる。この作業はかなりの慣れを必要とするので，テスト用に1本フィルムを無駄にするつもりで明るいところで何度も練習し，目をつぶってできるようになるまで必ず繰り返すこと。タンクにフィルムを入れてからは暗室でなく明るい部屋で作業ができるので，フィルム現像だけなら数分間だけ暗室の用意ができればいい。うまく工夫すれば自宅のトイレなどで完全に遮光して行なえる。暗室作りが難しい場合は，市販のダークバッグを用意して，布製のバッグ内にフィルム，現像タンク一式を入れて手探りでリールへの巻き込み作業を明室でする方法もある。いずれにせよ，完全に遮光してこの作業をしないとせっかく撮ったフィルムを現像前に感光させることになる。

僕がまだ中学生だったころ，自宅の部屋を真っ暗にしたつもりでフィルムを現像タンクに巻き込んでいた。最初は暗闇のなか手探りで作業に熱中していたが，やがて目が慣れてくると薄ぼんやり手元の物が見えてきてしまい……こうなったら結果は知れたものだ。

タンクにフィルムが所定どおりセットできたら，今度は液温を20℃に調整した現像液，停止液，定着液の順番で現像作業を進めていく。液温の調整は，夏は事前に冷蔵庫に入れて，温度を下げたり，または氷などを使い冷やした水の中に貯蔵ボトルごと入れて徐々に液の温度を20℃に近づけていく。冬は逆にお湯を使ってやはりボトルごと温めてやる。フィルム現像で非常に大切なのが現像中の現像液温度の管理だ。これを毎回一定に保てるようにしないと同じ調子のネガを作ることができないし，粒状性も安定しない。準備ができたら現像タンクに20℃の現像液を素早く注入し，フィルム面に付いてしまった気泡を除去するためにタンクを机上でトントン叩く。しっかり時間の管理をしながら30秒あるいは1分ごとに現像液の撹拌作業を行なう。フィルムと現像液のコンビネーションにより定められた時間まで現像を行なう。

現像が終了したらすみやかに現像液を排出して，今度は停止液を注入する。ここで現像の進行がストップされる。連続撹拌しながら30秒程度停止液につけたら再び液を排出，今度は定着液を同様の手順で注入。はじめの1分くらいは連続撹拌をして定着ムラが出ないように気をつける。ここでも気泡除去は行なう方がいい。これも現像同様に一定間隔で撹拌して所定の時間処理を行なう。

定着処理が終わったら，液を排出して今度はフィルムの水洗処理。この作業でフィルムの乳剤面に染み込んだ不必要な薬品成分を取り除く。一番簡単なやり方は蓋を開けたタンクを水道の蛇口下に置いて水を出し続けて流水状態を約30分間続けてやる。水洗作業が完了したらよく水分を切って乾燥させる。フィルムクリップという重り兼フックになった物が写真用品としてあるので，それらをフィルムの両端に取り付け，フィルムが下に付かないような高さから吊るす。そのときやわらかいスポンジを湿らせて両側から軽く挟み，ゆっくりと上から下へフィルムの水滴を取り除いていく。

なるべく湿度の低い乾燥した部屋に1～2時間ほど吊るし，ホコリが着かないように充分注意する。乳剤面が生乾きの時に，ホコリが付着するとあとで取れなくなって面倒だ。そのままプリントすれば写真上にゴミの跡がクッキリ白く浮かび上がるだろう。フィルムがすっかり乾燥したら6コマずつカットしてネガケースに入れて終了。

フィルム現像は最初からうまく行くとは考えずにテスト用のフィルム等で何度か練習するつもりで全体の流れ，液温管理の要領，タンクの扱い方，液の注入・排出などをしっかり学ぼう。大切な飛行機が写っているフィルムは自信がついてから現像するように。

●プリント作業

さて今度はお座敷でも風呂場でも構わないから，完全に遮光した暗室に引き伸ばし機一式，現像用のバット，ピンセット，暗室ランプ，暗室時計，液温計，印画紙，現像・停止・定着各液などを準備する。ここでも処理の基本は液温20℃。

各種暗室ランプを準備して引き伸ばし機にネガをセットする。ここでもネガのホコリには充分気をつけること。プリントするサイズのイーゼルマスク上に画像を写し出す。黒白反転した画像でピントを合わせ，できあがるプリントの構図をイーゼル上で調整する。飛行機が小さく写っていたり，画面に残したくない余分な物があればトリミング（引き伸ばし）して省き，スッキリした絵が作れるように最後の調整を行なう。

そして引き伸ばしレンズ下に付属している赤フィルターをかけてイーゼルマスクに印画紙を正確にセット，露光（焼き付け）を行なう。

手前から現像・停止・定着の順番に並べたバットの現像液の中へ露光した印画紙をすべりこませる。現像液に入った印画紙に気泡が付着しないように気をつけ，液が乳剤面に均等に行きわたるようにピンセットで印画紙を揺り動かすなどして現像ムラが起きないように注意する。印画紙の現像は液温20℃で約90秒が基本なので，それに合うように露光時間と絞りを調整して階調性のすぐれたプリントを作れるようにする。

現像が進行して印画紙上に像が浮かび上がってきたら，調子を目で確認しながら現像を打ち切るためピンセットで印画紙をつまみ上げ手早く現像液を切り，隣の停止液の中に沈める。ピンセットは各液ごとに3本用意して，隣のバットへつけないようにする。印画紙を30秒ほど停止液のなかで揺り動かしたら今度は定着液へ移し替える。ここでも印画紙に液が均等に行きわたるように注意して，最初は30秒ほどピンセットで端をつまみ撹拌してやる。定着が完了したら明るいところで見ても大丈夫なので，手元に蛍光灯スタンド等を用意して仕上がり具合を調べるといい。そこで現像ムラがあったり，階調性が整っていない場合はすぐにもう1枚プリントし直す。

印画紙に露光している間に印画紙への光を一部遮ったり（覆い焼き），ある部分だけ余計に光を当てて（焼き込み）あげたりすることで，画面全体の調子を整えたり，ある部分を強調したりするテクニックが使えるのも暗室作業の魅力だ。定着処理が終わったらフィルムの時と同様に水洗，乾燥作業へと移行してゆく。

以上たいへん簡単ではあるが，フィルム現像・プリント作業の流れだけを説明してみた。興味を持った人は，入門書をよく読んでモノクロプリントの世界へぜひTAKE OFFしてもらいたい。

モノクロは撮影から現像，プリントまで，自ら手を下せるのが最大のポイント。下の2枚の写真は同じネガから焼いたもので，露光時間や絞りを変えることによって，自分好みのプリントを焼くことができるという例。左はプリント時に発生してしまった"現像ムラ"の悪い例。

飛行機写真の楽しみ方いろいろ

Let'sスポッティング&フォト・トレーディング

文／写真：佐藤正孝

●航空機の個人名"レジスターナンバーとシリアルナンバー"，その仕組み

民間機，軍用機を問わず航空機には，在籍する国の航空機であることを示す，レジスターナンバー（Registration Number）やシリアルナンバー（Serial Number)が付与されている。レジスターナンバーは，民間機に与えられるもので登録記号として知られる。シリアルナンバーは，軍用機に与えられる連続番号（記号）を示している。

レジスターナンバー（登録記号）は，ICAO（国際民間航空機構）が定めた国籍記号（例：日本は"JA"，アメリカは"N"）の次に，当事国によって数字またはアルファベットの使用を決め，組み合わせている。文字数は，原則的に国籍記号を含め最大6ケタとなっている。国によっては国籍記号の次にハイフン（-）を付けているが，これもケタ数に含まれる。なお，ロシアなど旧ソビエト連邦を構成した国々ではケタ数が違っており，登録の法則は当時国にて作られている。

日本では，国籍記号（JA）の次に数字4ケタを付ける方式としていて，JAのあとにくる最初の数字でピストン単発機は"3"，ジェット機は"8"，ヘリコプターは"9"といった機種別区分（カテゴリー）で分けている。ジェット機やヘリコプターでは，2番目の数字で搭載エンジン数でさらに分けている。なお，このような方式で登録を行なっている国はほかにない。

近年，限界に達してしまったカテゴリーが出てきたため，希望登録制度を採り入れ始めている。これは，国籍記号の次の4ケタに，希望する数字2＋アルファベット2，または数字3＋アルファベット1の組み合わせをカテゴリーに関係なく組むことができる制度のこと。なお，"I"，"O"，"S"，"CC"，"JA"を使用することはできない。数字4ケタを希望することもできるが，この場合はカテゴリーにしたがうこととなっている。

原則的に一度付与された登録記号は，ほかの航空機に付与されることはない。そのため，在籍（登録）されたことのある航空機が，何らかの理由により抹消されたあとに再び在籍することになった場合，以前付与されていた登録記号が再び与えられる（再登録）。テスト飛行用には仮登録記号として，国籍記号を"JQ"に任意の数字4ケタ（たいていは製造番号）として飛行させている。

アメリカは，希望登録制度を行なっていて，数字とアルファベットの組み合わせで2～6ケタで構成されている。下2ケタまではアルファベットが使用できる。また，登録記号の変更も可能なので，登録記号を繰り返し使用することができる。もちろん，登録作業を行なう時点で使用されていないことは言うまでもない。そのほか，テスト飛行や海外への輸出用の登録記号も用意されている。これらも何度でも使用することができる。

フランスやイギリスなどをはじめ多くの国は，航空機の種類に関係なく登録された順番に登録記号を付与している。たとえば，ジャンボジェット機の次にグライダーが登録されたりしている。アメリカと同じく，フランスでもテスト飛行などの仮登録記号が用意されていて，繰り返し使用している。イギリスでの仮登録は，マニュファクチャーズナンバー（後述）に製造番号や整理番号を付けて行なっている。

軍用機に使われるシリアルナンバーの構成は，日本とアメリカといった国によっても当然違うが，航空自衛隊や陸上自衛隊，海上自衛隊，アメリカ空軍／アメリカ陸軍，アメリカ米海軍／海兵隊といった組織でもその法則が違っている。航空自衛隊ではハイフンを含めて7ケタ，陸上自衛隊では5ケタ，海上自衛隊は4ケタとなっているが，いずれも機種や任務目的によって区分されている。

アメリカ空軍は，前身であるアメリカ陸軍航空軍で行なっていた方式を引き継いでいる。現在は，ハイフンを含めた7ケタ構成で，初めの2ケタは納入年度を表わし，下4ケタは0001から始まる。この下4ケタは，機種や任務目的などで区分されておらず雑多な機種が並ぶ。ちなみにアメリカ空軍最初の46-001（1946年当時は3ケタ）を付与された機体は，ファイアストーンXR-9Bヘリコプターであった。

空軍が誕生したあとの陸軍では，1966年から1970

航空自衛隊の練習機T-4に付いている，型式，製造番号などが刻印されたプレート。その機体の生涯の個人名と呼べるものだ。

カナダのCL-415に付けられていたレジスターナンバー。国籍記号「C」の次にハイフンを介してアルファベット４文字を組み合わせている。

韓国レジを付けた米国エリクソン・エアクレーン社のシコルスキーS-64Fスカイクレーン。韓国から米国への帰途，売り込みのため日本に立ち寄ったものだが，レジスターは変更されても右のマニュファクチャーデータは不変だ。

年まで，空軍と区別するため納入年度の後ろを必ず-15000から始めていてその繰り返しであった。しかし，1971年からは-20000から開始し以後，通し番号となっている。アメリカ米海軍／海兵隊は，もっと単純で，1940年に00001を持つ機体(ちなみにカーチスSB2Cヘルダイバー)が登場したことから始まり，絶えることなく現在まで続いている。

なお，多くの国では自衛隊のような形態を採っているほか，生産国（貸与国）軍のシリアルナンバーをそのまま使用している。イギリスでは，民間機と同じく取得順で，しかも空軍，陸軍，海軍の区別もなく一連のシリアルナンバーを付与している。

以上，レジスターナンバーとシリアルナンバーの違いを簡単に説明した。これらの記号，番号は，言い替えれば個々の機体に与えられた個人名と言えば分かりやすく理解できることだろう。

しかし，それ以上に重要で変更できない個人名が存在している。それは，マニュファクチャーズナンバー（Manufacturers Number）とコンストラクションナンバー（Construction Number）のこと。マニュファクチャーズナンバーは，製造メーカーが生産航空機にあたえるモデルナンバーをさす。ちなみに社内モデル名称をマニュファクチャーズモデルという。コンストラクションナンバーは，製造番号のこと。製造メーカーが機体に与えるもので，この番号でユーザーとの取引から製造過程や在庫の管理にあたっている。もちろん，ユーザー側も機体の整備記録など過去の調査や機体管理などで使用している。機体には型式や製造番号，製造年月日などが刻印されたプレートが取り付けられているので，スクラップ状態でもこのプレートさえあれば，何度も多くの国で登録を繰り返しても，目的の機体の素姓や状況を知ることができる。

●飛行機写真の楽しみ方①　スポッティング

スポッティング（Spotting）とは，結論から言うとレジスターナンバーとシリアルナンバーを収集すること。収集している人々をスポッター（Spotter）と呼んでいる。

では，スポッターは，どこで誕生したのか？　本来はどんな活動だったのだろうか？　疑問に思う方も多いと思うので説明しよう。スポッターの誕生の地はイギリスである。イギリスのスポッターは，写真を撮ることはしていない。イギリスをはじめヨーロッパのエアショーなどに出掛けた経験のある方なら一度は目にしたはずである。片手に，延ばせば50㎝はあるだろう伸縮式の単眼鏡または双眼鏡，もう片手にはペンと手帳を持って展示を見てはメモを取っている方々を。あの方々が元祖スポッターなのである。

筆者自身も数年前にイギリスの元祖スポッターの意気込みとも取れる活動を見たことがある。それは，とあるエアショーでのこと。いつものように人出の少ない早朝，地上展示を１機１機撮影していると元祖スポッターと思わしきイギリス人のグループと遭遇した。彼らは，50㎜レンズのみを付けたカメラを首から下げており，撮影するのは珍しい機体のみで，ひたすらメモ帳にシリアルナンバーを付けている。

彼らの存在に気付いたのは，撮影を行なっているとき，こちらを見ていた視線を感じたからだ。彼らは撮影の邪魔にならないようしながら，こちらから頼むでもなく周囲にも気を使ってくれていて，ときには無神経な人たちに注意していたのである。そして撮影が終了し，簡単な会釈でお礼を延べ，次の機体に進むと，彼らは無心にスポッティング（メモ取り）を始める。時間が経過するごとに，テンポよく小さな集団として展示を回っていた。そして，いつしか彼らとの連帯感みたいなものが出てきた。最後の機体を終了したところで，あるひとりが「なぜ，君はスポッティングをしないのか」と尋ねてきた。すかさず私は，カメラを掲げながら「これがジャパニーズ・スポッティング・スタイルだ」と答えた。彼らにしてみれば，スポッティングは行なわず，ひたすらひとりで写真を撮り続けている東洋人が珍しかったようである。

ここ数年，彼ら（イギリス人）の集団を９～11月にかけて日本各地でも見られるようになった。そう，１～２ヵ月のロングツアーを組んでやって来ているのだ。航空祭・駐屯地祭はもちろん，普段の空港・基地の外柵から。ときには基地見学まで行なっている。でも，私がイギリスで経験したことの逆で，彼らはシッカリと写真も撮っている。それもそのはず，彼らにしてみればアジアの，それも自国ではまず見ることのできないカラーリングや機種のオンパレードなのだから。

スポッティングが当然な趣味として社会に定着しているイギリスでは，スポッターのための環境も整えてある。空港では専用のデッキやエリア，基地の外柵では見物場所などが整備されている。また，さまざまなレジスターナンバー・リスト，シリアルナンバー・リストが発売されている。これらの書籍は，日本の洋書店でも取り扱っているものが多いので入手可能である。

そのほか，現地の大きなエアショーでは，参加航空機のリストも販売される。機種名（型式名），レジスターナンバー，シリアルナンバーはもちろん，コールサイン，展示場所と展示スタイルのほか，なんと到着時刻まで書かれている場合もある。２～３日行なわれるショーでは展示機も変更されていくので，デイリーニュースのように毎日発行される。スポッター同士で設立した団体もあり，会報でいろいろな情報を提供している。

ちなみにイギリスでは，ほかの乗り物でもスポッターは存在する。それは，鉄道，船舶はもちろんバスやトラック（宅配便の車両など）さまざまな分野で存在し，それらの資料も販売されているから驚きである。

さて，元祖イギリスのスポッター事情を簡単に説明してきたが，これが写真撮影とどんな関係があるのか疑問に思われる方もいることだろう。しかし大いに関係しているのだ。察しのいい読者ならもう気付いたはず。そう，ふだんの撮影活動である。

飛行機写真の楽しみ方は，大別してふたつに分

けられる。ひとつは，写真技術を探究してきわめ，よりその機体が持つ魅力を出したり，より美しいシーンとして捉えたりという，いわば絵としての芸術性を求めた写真。いわゆるコンテスト向きの写真を撮るという楽しみ方。こちらは，センスが最大のテクニックと思うので，センスなしと自負している筆者は説明できないので省略させていただく。

もうひとつは，雑誌の国内投稿写真ニュース欄でお馴染みの撮り方。それは，多少のピンアマは許されてもブレは許されず（スクープものは除外），順光で，しかもできるだけ真横で，カラーリングはもちろんレジスターナンバー，シリアルナンバーなど機体の素性がハッキリと読み取れる写真を撮ることである。もちろん撮影している段階からそれらのデータがシッカリと写るように気遣いながら行なっているわけだ。

多くの飛行機写真ファンが撮影を始めたころからこの撮り方を行なってきている方も多いはず。誰でもたいていは心当たりがあることと思う。エアショー以外の場所，普段の空港や基地などでは芸術的写真や情景写真は，「何か雰囲気がよいから」という感じで場当たり的には撮るが，やはり“機体を撮る”ことに力点を置いてしまう。

このような写真撮影を行なっていると知らず知らずに正確な機体の素性（型式などの機種名）が知りたくなる。また，「あの機種，この機体が撮りたい」と思いを巡らし，いろいろな雑誌や書籍（洋書など）で資料を集め始める。もちろんある程度，撮影活動をしていると空港や基地脇（撮影ポイント）などで知り合った仲間同士で写真を見せあったりして，さまざまな噂話から地獄耳のような真実に近い情報，飛来機情報が手に入ってくる。それらの資料や話から自分なりにデータを作り上げ，次回からの撮影に役立てる。海外のスポッター団体の会員になるのもよいだろう。ちなみに筆者もそのひとりである。

撮影した写真は“ただ撮っておしまい”ではなく，整理も行ないたい。もちろん収集した資料をもとに撮影した日付，空港や基地名，機種名（型式）とレジスターナンバー，シリアルナンバーを手帳やノート（最近はパソコンか）などに記帳して保存していれば，その時点でスポッティングを行なっていることになる。「自分はスポッターではない」と思っていても，少なからず同様な行為を行なっていれば，リッパ（？）なスポッターの仲間入りである。

●飛行機写真の楽しみ方② フォト・トレーディング

さて，スポッティング撮影をある程度行なっていて，多くの雑誌などを読んだり，仲間同士の話やコレクションのなかに，自分の知らなかった航空機に出会うことがたびたびある。そして，さまざまなカラーリングの旅客機，機種（型式），特定の部隊，特定の機体などが撮りたくなる。もちろん誰でも最初は，“自分でも撮ってみよう”と思うもの。ときには撮れることもあるが，すべてをパーフェクトに済ませることはまず不可能だろう。誰よりも情報収集に優れ，目的場所が海外なら必要な語学力もあり，財力も時間も体力も何ひとつ心配の要らない方なら問題ないだろうが，まずこのようなスーパーマン飛行機写真ファン（スポッター）は存在しないだろう。それでも“あの機体が撮りたい，撮れなくても写真は欲しい”と考えた場合，仲間のコレクションなら譲ってもらえる

アメリカ空軍資材軍団のC-141。順光真横の典型的スポッティング写真。

RAFホニントンのホーク。機体が斜めでスポッティング写真としてはやや難。
Photo : Hiroshi Akasaka

ミルデンホールのVC-137C。もっと真横を向いてくれるとさらに嬉しいぞ。
Photo : Hiroshi Akasaka

このF-14は右向きなのとBu.No.部が影になっているのがちょっと残念。
Photo : Hiroshi Akasaka

横田へのチャーター便で飛んで来たアメリカン・トランスエアのB.757-23A。日本では珍しい機体を撮影するのがスポッティングの醍醐味。
Photo : Hiroshi Akasaka

エアバンド片手に飛来を待つ日本人スポッター。ときには平日の，それも早朝から日暮れまで，飛行場に張り付くこともある。この道をきわめるには家庭も仕事も顧みない覚悟が必要だ。

この秋日本にやって来たAn-2をトレーディングで入手。左右の主脚が重なっているのはフォト・トレーディングにおける基本。

トレーディングで手に入れたマリンコのF/A-18。Bu.No.が尾翼の影になっているのは致し方ないところ。

トレーディング写真は地上での駐機またはタキシング状態が基本だが，このようなスペシャル・マーキング機など珍しいものは，その限りではない。

可能性があるかも知れない。しかし，雑誌などで見た写真の入手は，撮影者と近い（知り合い）関係にないと難しい。

このように自分で撮ることはできないが，写真は手に入れたいと考えている人たちが世界中に存在しているのは事実。最初は仲間同士で見せあい，譲り合っていたことが，いつしか飛行機写真ファンの活動のひとつとして成り立ってきた。それが，フォト・トレーディング（Photo Trading）である。これも，スポッティング同様に海外で始まったものである。実際に行なっている人たちをトレーダー（Trader）という。発祥地がどこだかは不明だが，海外では盛んに行なわれている。

考えてみれば，日本だけでも空港，飛行場，基地，ヘリポートが150ヵ所近く存在している。大手国内エアラインは，ある程度は各地の空港に飛来しているし，自衛隊機も同様である。しかし，ローカル路線やアメリカ軍をはじめ外国軍機，海外チャーター，特別機などは，その場に居合わせたり見当をつけてわざわざ出掛けなければ，撮ることはできない。これが全世界ともなると，もう個人の範疇では対処できないことは説明するまでもない。

では，フォト・トレーディングはどこで行なっているのだろうか。国内外を見てもそのほとんどは，個人的に行なっている場合が多く，口コミがほとんど。海外のファンが，ごくたまに日本の雑誌に“フォト・トレーディングを行ないたい”という告知を掲載していることもある。さらに，最近はインターネットでもそれらの情報が多数掲載されているようだ。

また，エアライン・ファンを対象とした「ワールド・コンベンション大会」なる集会も年に1度開催され，会場では盛んにフォト・トレーディングを行なっていると聞く。なお，開催場所などはスポッター団体の会報などで発表される。

では，フォト・トレーディングを行なってみたいと考えている方々のために，世界的に通用しているルールを簡単に紹介しよう。

まず，同数の物々交換が原則で売買ではない。次に，プリント写真ではなく，スライド（ポジフィルム）。デュープ・スライド（複写）は論外。あくまでも生スライド。写真の原則でもある順光のこと。そして，最大のルールは，かならず機体の真横位置であること。できれば航空機のメインサイドである左側。真横の基準は，左右のメインギア（主脚）が重なっていること。“見た目がいいから”，“このアングルがカッコいいから”，“スクープものだから”といった撮影者の思い入れは通用しない。真横でもタイヤが芝生の目で隠れていたり，障害物（ロープや柵，厳密にはグラウンドクルーも対象）が写し込まれていると価値が下がったり，認められない。スペシャル・マーキングなどは，数枚の組スライドとなる場合もあるが，あくまでも真横がメイン・スライド。使用スライドは，KMまたはKR，フジといったフィルムの銘柄指定や使用レンズは50㎜厳守といった細かいルールが存在することも注意してほしい。

国内間で，フォト・トレーディングを行なっている方々もいるようだが，ここでは，海外のトレーダーと実際に行なうこととなった場合の注意を書く。まず，自分の写真分野がエアラインや自衛隊，アメリカ軍などハッキリさせておくことが必要。とくに海外からの依頼があった場合にはじつに重要となる。相手は，日本というアジアの国だから，アジアの航空機はすべて入手できるだろうと考えるからである。自分の持ち駒（スライド）はハッキリと掲示しよう。

フォト・トレーディングが成立した場合，自分もしくは相手からスライドを送ることも決めよう。原則にしたがいスライド1点につき1点の物々交換。自分が要らないと思うスライドはただちに返却する。相手から先に送ってきた場合は，送ってきた同数のスライドを送ること。自分が手に入れた数だけ相手も手に入れて返却してくる。特定の機体などリクエストしてくる場合もあるので，撮影が難しいものなら一度は断るように。あとで撮影ができたら改めて返事を送ろう。多数の人々と長期的にトレーディングを行なっているといろいろな機体を集められるが，やはりこちらは日本。撮影対象がどうしても限られるので，ムリをしない程度で行なってほしい。もちろん，相互の信頼関係で行なうのだから，第三者に譲ったり，販売，不正使用などは厳禁である。そして，もし相手の国に行く機会があったら訪ねてみよう。相手が来日したときには，ガイドをするのもよいだろう。

フォト・トレーディングではないが，海外の航空専門書店や航空グッズ専門店など，いわゆる航空機ファンが集っているショップなどでは，スライドを販売している場合もある。生もあればデュープもあるが，フォト・トレーディングはどうも苦手と思う人向けかも知れない。残念ながら国内には，それらスライド販売を扱っているショップは存在していない。

最後に，よく出版社（編集部）などに「掲載写真を譲ってほしい，お金はどれくらい掛かるのか」という問い合わせが多数あると聞く。ほかの出版社やテレビ，新聞社といったマスコミなどが報道目的で使用する場合などは，それらに対して貸出を行なうが，明らかに個人的なコレクションのための要望には応えていない。写真には撮影者の所属権，版権があるからだ。報道機関への貸出でも撮影者が部外者である場合は，撮影者へ告知する配慮を行なっている。

なお，会報に掲載された写真を販売している団体も存在しているが，これは違法行為。会員の写真，それも複写だから会に版権があるという解釈なのだろうが，注意したい事項である。

では，皆さんマナーを守って“清く，正しく，健全な”（？）飛行機写真を撮って下さい。飛行場で逢いましょう。

98年7月，横田基地に飛来したオーストラリア空軍のF-18Aを500mmで狙う。久々のビッグな外来機に，飛行機写真ファンは色めきたった。

飛行機写真 国内・海外撮影事情

文／写真：赤坂 博

エアショー以外のときに飛行機の撮影をしたいのだが，どこへ行けばよいか？　この質問に答えるのは案外難しい。ひと言で飛行機写真といっても多岐にわたり，撮りたい絵も撮影者によってさまざまである。また，いわゆる基地ガイドなどで公には紹介できないポイントがあったり，奥歯に物の挟まったような書き方しかできないことが多い。とくに海外では，物理的に撮影可能＝いつでも誰でも撮影可能，とはいかないので，要するに紹介できるか，できないかの線引きが難しいのである。

そこで今回は，日本とアメリカを中心とした軍用基地で，外から写真を撮影するための注意点と，撮影環境，若干の歴史を紹介し，これから撮影に出掛ける方のための簡単なガイドとしたい。そのため，“撮影できない”ことも情報のひとつと考えて，あえて記載させていただいた。なお，個々の飛行場について“あそこの角をまがって，どこそこの標識の横で何mm”的なガイドをすることはあまりにも膨大な量になり難しい。また実際にどこかを訪れて確実に撮影をしたいのなら，自分自身での情報収集は必須である，と筆者なりに考えているのでごく基本的な記述のみとさせていただいた。

現在ではパソコンが普及して，こうした情報を入手しやすくなったので，普段からネットワークに加わって情報交換することも必要であろう。世界各国を網羅した撮影ガイドのようなサイトも，もしかしたら存在するのかもしれないが，今までのところ筆者は確認していない。いずれそうしたサイトが登場したら，紹介してみたい。

それにしても，ここ数年でなんと飛行機の撮りづらくなったことだろう。この10年間飛行機写真にとってプラスの変化といったら撮影器材の進歩とインターネットの普及だけではないかと思えるが，それでも撮りたいのがマニアの悲しさである。

それでは日本国内の事情から見ていこう。

なお，あらかじめ非常に重要な情報をひとつ。98年12月現在,アメリカ全軍はTHREAT CONDITION（スレート・コンディション）と呼ばれる，警戒態勢が最上位のA（アルファ）状態にあり，きわめて厳しい警備体制を敷いている。厚木のオープンハウス，「WINGS98」のキャンセルもこのためで，当然，基地外からの撮影は難しくなっている。悪いことに警戒の対象がテロであるために，この状態がいったいいつ終息するのかメドも立たない。米軍基地で外から(もちろん中でも)撮影しようとするとき，とくにアメリカ本国では注意が必要である。

日本国内

日本国内の基地／空港で，外からの撮影が法に反するところはなく，また，撮影が完全に不可能なところもほとんどない。硫黄島などは極端な例外である。あとはそこまで出掛ける労力と，得られる写真が釣り合うかどうか，である。筆者の感覚では，最も撮りにくいのは三沢，岩国，芦屋，那覇といったところか。

詳細なガイドは『航空ファン』誌に連載されていた「基地／空港撮影ガイド」ご覧になっていただくのがベスト。また，ガイドで取り上げられないところでも，撮影できる可能性はある。むしろ，撮影に来る人が少ない小さな基地で，案外自由に撮影でき，面白い写真が撮れる場合もある。

撮影に際しては，車を停めるところ，飛行機を待つ場所でも充分注意して，年々減少する貴重な撮影ポイントを守ってほしい。他人の家の軒先に駐車したり，大音響でエアバンドを聞く，といった行為は非常識。絶対謹まなければならない。

日本国内では撮影禁止の標識を空港，基地の周辺でほとんど見掛けないが，警備員，もしくは警官から職務質問を受けることがある。この場合は，自分の目的をはっきり告げ，もし退去を命じられたら速やかに応じると同時に，撮影可能な場所を尋ねてみるとよい。もちろんそれは私有地，基地の周辺にある防衛施設庁所有の国有地などの立ち入り制限場所ではないことが大前提となる。撮影ポイントについては可能な限り情報収集をして，常日ごろのアップデートが肝心だが，既成のポイントに捕らわれない柔軟な発想がよりよい写真を撮影するうえでは大切な条件になることも言うま

写真が撮りやすいことでは定評のある新田原で捉えたF-15DJの降り。
Photo : Takashi Hashimoto

近年撮影環境が悪くなりつつある厚木基地。CVW-5機を撮るならここ。
Photo : Takashi Hashimoto

96年1月，残雪の残る横田に飛来したVF-154のF-14Aを500㎜で。ご覧のようにバックがかなりうるさい。横田へのこうした外来機は減少傾向にあり，寂しい限り。

雪化粧した厚木の誘導路をタキシングするP-3C。首都圏ではメジャーな飛行機写真撮影スポットのひとつだが，混雑が玉にキズ。
Photo : Takashi Hashimoto

でもない。

国内の主な基地をピックアップし，北から概観していくと，まず，北海道はとくに民間機を中心とした美しい写真が撮れる地域だと言える。背景の処理がしやすいこと，自然が多く残っており四季の変化を写真に取り込みやすいこと，などは北海道の飛行場全般に共通した特徴。

千歳はこの10年で空港が大きく拡張されたにもかかわらず，未だに撮影可能なポイントが残された貴重な場所といえる。北海道で戦闘機が撮影できるのは，エアショーなど特別な場合を除けばここだけである。毎年秋には日米共同演習が行なわれ，米軍戦闘機部隊の展開が恒例となっているので，そのころが千歳に出掛ける好機だろう。

三沢は以前から撮影の難しいことで有名な基地。基地の外からはほとんど限られたアングルでしか撮影することができないため，お世辞にもフォトジェニックとはいいがたい。しかし35FWのF-16が駐留しているほか，F-4，F-1から民間機まで，飛行機の種類は多い。また，米軍関係の外来もRC-135Sなどミステリアスな機体が多く，在韓米軍やフェリーの途中で立ち寄る機体など，米軍機ファンには非常に魅力的な飛行場と言える。なお，最低でも300㎜のレンズが必要であること，海が近いためシーフォグがでやすいことも付け加えておきたい。

先が見えてきたT-2を撮影できる松島は，比較的写真に変化のつけやすい基地。しかし，やはりシーフォグが最大の障害である。こればかりは天気予報もおよばないので泣かされる。また，基地の周囲はほとんどが農地になっているので，行動には充分注意し将来のF-2B配備に備えて環境保全に努めたい。

小松は名物だったタキシングのポイントが失われ，さらにF-4がいなくなってしまった。いまでも着陸の写真を撮影するのには支障なく，戦技競技会開催時には多くの写真マニアが訪れるが，ユニークな写真を撮影するのは難しい。

同様に，あるいは小松以上に撮影が難しくなってしまった基地として百里を挙げなくてはならない。しかも悲しいことに，これにはわれわれマニアの行動が深く関わっている。飛行場の周辺が基地反対派の農地であることを，マニアがあまりにも理解していなかった。現在でもいくつかの撮影ポイントが残されているが，とくにタキシングは非常に撮りにくくなってしまった。最近，いくつかの基地周辺のポイントで，個人的，あるいは有志の人たちによるゴミ回収などの動きがあるのは非常に心強いことであり，こうした動きが大きくなって，いつの日か百里に撮影ポイントが返ってくることを願わずにはいられない。

横田，厚木，入間の首都圏の3大基地についても，当然のことながら撮影ポイントの減少傾向は否めない。

最も撮影が難しくなったのは横田ではないだろうか？　戦闘機クラスの着陸では500㎜がないと真横の撮影さえ難しくなってしまった。タキシングについても，背景が非常にうるさく，望遠効果と相まってクリアな絵が得にくいうえ，フェンスの内側に植樹が施されたのでアングルも限定されるようになってしまった。しかも横田においては前提となる外来機の飛来数が極端に減っており，外来ノートに毎日書き込めたのはいつのことやら，98年の外来機中，最も注目されたのがRAAFのF-18，次いでRAFのニムロッドときてはなんだか情けない。横田の長所は週末にクロスカントリー（遠乗りの航法訓練）でやってくる戦闘機の外来が多いことで，現在ではその7割以上が岩国からやって来る海兵隊の機体である。金曜日から日曜日にかけて岩国ー横田ー三沢ー厚木ーオーサンー岩国というようなパターンで飛ぶことが多いので（横田と厚木は順不同），たとえば土曜日に横田に降りた海兵隊の機体を日曜日には厚木でもう一度撮影できてしまったりする。ある程度パターンの推測ができ，また週末のことなので，勤め人にとっては非常にありがたい。

ほかに横田の特徴として，アメリカおよび韓国の大統領が来日する前後などテロが懸念されるときに警備が極端に厳しくなることがある。このようなときは警官が基地の周囲を取り囲み，職務質問を受けずにはポイントにたどり着けないくらいだが，きちんとした説明さえすれば，写真撮影自体をとがめられることはないようだ。警察としても写真撮影者を取り締まることが目的ではないということだろう。とくにアメリカ大統領の来日中，VC-25が横田でスタンバイしている場合は警察もマニアも大変である。最後に，かつて横田の名物ポイントだったデルタの国有地は，立ち入りが黙認されていたものであり，オウム事件以降完全に立ち入り禁止となってしまったことも付け加えたい。

厚木も植樹によってタキシングの撮影が難しくなってしまったが，着陸については戦闘機クラスが200㎜程度から撮影可能であり恵まれており，空母キティホークの入港中はCVW-5の所属機を撮影できる。海軍機は民間機や自衛隊とはひと味違った飛び方をすることがあるので，経験と勘を働かせれば動感のあるユニークな写真が撮れる。ただし，CVW-5機は週末にはほとんど飛ばないので，平日にあまり時間を割かずに数を撮りたい人は，空母が帰港するとき，もしくは出港前の飛行が盛んなときを狙うのがよいだろう。そのあたりは普段からの情報収集がものをいう。また，厚木は撮影ポイント付近の駐車場所が限られており，とくに空母帰港時などは非常に混雑する。何人かで出掛ける際には車の台数を減らす工夫をぜひともお願いしたい。

入間の撮影環境はこの10年間ほとんど変化ないが，撮影ポイント周辺の駐車場所が少ないことがネックと言える。R/W17午前側ポイントには雛段まであるが，いかんせん車で近づくのが難しい。ここではゴミの収拾などもされており，地元マニアの気遣いのほどがうかがえる。残り少ないT-33の撮影に訪れる際には皆でぜひ協力していただきたい。撮影はT-33クラスでも200㎜程度のレンズから，しかもタキシングが撮れるが，バックの処理が重要で，しかもかなり難しいといえる。

東海地方では，浜松へのE-767の配備で被写体が増えたのが明るいニュース。ただし，これによって基地祭が北基地で行なわれることになり，逆光になってしまった。

岐阜はユニークな被写体が多く，なにしろ現時点でF-2の撮影ができるのは，ここと小牧だけである。R/Wがほとんど変わらず，一日中順光であり，比較的短いレンズで着陸の撮影が可能。それはとりも直さず，ステレオタイプな写真を生み出す要因ともなっているが，ほかに基地らしい基地のない，中部，関西地方の人にとっては貴重な場所である。

岩国は三沢と並んで，あるいはそれ以上に撮影の難しい基地として知られてきた。飛行機が年々小さく，高性能（高い！　旋回半径が小さい！）になっていく流れに，高性能の望遠レンズで立ち向かうマニアの姿の典型がここにある。500㎜を標準レンズとするこの基地は，初心者に向いているとはとてもいえないが，ダイナミックなショットをものにできる可能性がある。

築城はタキシングが比較的短いレンズで，300㎜程度あれば離陸が撮影できる。ポイントは限られ

飛行機写真を撮っているなら一度は行きたい"聖地"ネリス。ロケーション，飛行数の多さなど抜群の環境にある。そこでF-16を500㎜で捉えた。

いくらネリスだからと言ってやみくもに出掛けてもダメ。演習時であれば，このようなヨーロッパ駐留の機体もものにできる。情報収集は念入りに。

ているが，F-1を撮影するにはここと三沢しかないので，その点では比較にならないほど撮りやすい。

新田原は写真の撮りやすい基地として知られてきたが，その環境は今も変わりない。現在，F-4が所属しているのはここと三沢，百里，那覇だけであることを考えると，その貴重度はさらに高い。レンズはできれば400㎜が欲しい。また，例年秋に行なわれるここのエアショーは内容の濃さで定評がある。

那覇は撮影が難しい基地として知られてきた。現状ではR/W36のときにF-4の着陸が500㎜でようやく撮影できるといったところだが，ターミナルの移設によって新しい撮影ポイントが生まれる可能性がある。もちろんターミナルがオープンして，デッキに上がって初めて撮影可能かどうかが確認されるわけだが，第302飛行隊のF-4を撮影できるようになるとすれば非常に魅力的だ。

嘉手納は日本のマニアにとっては大きな意味のある基地だ。撮影ポイントの環境はほとんど変化ないが，この10年で被写体が随分減ってしまった。SR-71の撤退をはじめとして多くの機種が姿を消し，外来の駐機場所も変わったため，とくにタキシングを撮影する機会は減った。しかし，極東のキーストーンとしての嘉手納の重要性は変わらず，それを反映して，アジアや中東へ展開する米軍の中継地として使用されることが多くなってきた。写真の撮影は短いレンズから長玉まで選択の範囲も広い。沖縄の天候は，台風の心配を除けば夏がいいのだが，韓国および日本との演習が行なわれる秋には外来機の撮影チャンスが増えるだろう。

アメリカ

日本国内での撮影に飽き足らず，海外にまで足を延ばそうという人にとって，最も行きやすいのがアメリカであろうと思われる。こころ置きなく撮影したいのならエアショーへ行くのがベストだが，日本国内での撮影のように気楽にとはいかないまでも，外撮りも不可能とはいえない。以下アメリカで撮影する際の知っておくべき点を挙げておく。

1.撮影そのものは，基本的に違法ではない。ただし，"No Photograph"等の標識のあるところ，そもそもが立ち入り禁止の場所はこの限りではない。

2.基地のフェンスにそって走る道が"基地の外側"であるとは限らない。基地の敷地内を公道が貫通していることも多い。

3.撮影は可能，しかし駐車は禁止。撮影可能なポイントは公道沿いにあることが多く，当然このような状況もある。このような場合，たいていその付近は"飛行機見物の車がよく駐まっているところ"として警察にマークされており，あっという間にパトカーがやってくる。あるいは"No Parking"が"No Photograph"の単なる婉曲表現で，基地から警察に連絡がいってしまうこともある。

4.レンズは基地の外から戦闘機を撮影するのなら，500㎜を持つべき。最低でも300㎜は必要。

5.エアバンドは必要。聞くことは違法ではないが，当然警備の人間等に与える印象は悪くなる。ちなみに英語ではSCANNER（スキャナー）と言い，エアバンでは通じない。

6.時節をわきまえる。先に記したように，米軍には警戒態勢にランクがあり，それが高いときには非常に厳しい警備を敷くため，普段なら問題なく撮影できる場所でも退去させられたり，場合によってはそれ以上のことも起こりうる。過去には湾岸戦争，リビア空爆時などにTHREAT CONDITIONが上がったことがある。現時点（98年12月）では98年8月20日にアフガニスタンとスーダンのテロ組織の拠点を空爆したときから"A"の状態になったままであり，その後のイラク情勢なども相まって，いつ平常の状態に戻るのか見当もつかない。こうした時期に外から撮影するのはもちろん大きなリスクがあり，確実に収穫が落ちるだけでなく，面倒なことにもなりかねないので自重が必要。日本にいると，米軍がどのような状況にあるか忘れてしまいがちなので気をつけよう。

7.先に述べたように，基地の外で撮影していると，様々な理由によって警官やMPに職務質問を受けることがある。相手は基地の警官，ローカルシェリフ，ハイウェイパトロール，場所によってはボーダーパトロールのこともある。職務質問の目的もさまざまなので，まずそれを理解することが先決である。自分のいるのが日本ではないことを忘れずに，くれぐれも誤解をまねくような行動をとらないこと。自分の意図をはっきり説明し，IDはすぐ示せるように携帯すること。一度立ち退きを命じられたら食い下がらないこと。

次に，アメリカの基地について見ていきたいが，なにしろ数が多いので，日本から行きやすい，もしくは有名な基地をかいつまんでいくこととする。

まず，どこよりも行きやすいのは西海岸の砂漠地帯の基地であろうと思われる。これは外からの撮影が可能な基地が集中していることと，なにより天候が安定しているためだが，7，8年前に比べて，とくに戦闘機の基地は東海岸にその重点を置くようになってしまい，西海岸には少なくなってしまった。

ひと昔前であればロサンゼルスから入ってマーチ，ジョージ，ネリス，ルーク，ユマ，エルセントロ，ミラマー，エルトロと回って10日では足りなかったが，それも今は昔。照りつける砂漠の太陽を避けて，ジョシュアツリーの木陰で一日中F-4のエンジン音を聞いて過ごしたころが夢のようである（ちなみにジョージ，エルトロは閉鎖，ミラマーからは海軍が撤退してしまった）。

誰が呼んだか，ネリスは聖地だそうである。この言葉は，マニアから見たネリスを簡潔，的確に表現したもので，感心させられる。確かにネリス以上に写真の撮れる基地を筆者は知らない。しかも，はやりのラスベガスの郊外にあり，成田からの直行便が就航（もちろんラスベガス・マッキャランに）した現在では，下手な国内の基地よりも行きやすいとさえ言えるかもしれない。なにしろラスベガスの街から車で30分ほどのところにあるので，万が一（本当に珍しいが）悪天候だったりしても暇つぶしにはこと欠かない（ちなみに1月から3月は雨季）。

ネリスのR/Wは平行2本，03/21で，写真が撮りやすいのは21側。ここは以前，砂漠のなかに，腰の高さほどの柵が伸びているだけ，それもところどころで破けているという，今では信じられないようなおおらかな場所だった。そのころでも外での写真撮影をとがめられたという話は聞いたことがなかったが，最近では基地警察がやってくることもままあるようなので，THREAT CONDITIONの高い現在ではある程度の覚悟が必要かもしれない。

92年にそれまでの柵の外側を大きく囲むかたちで現在の柵ができて撮影しにくくなってしまったが，いまでも戦闘機の着陸が300㎜で撮影できる。もちろん，さらに長いレンズがあれば有利になるのは言うまでもない。またネリスは標高が高いので，とくに爆装した機体などはかなり低い離陸を見せてくれることがあり，300㎜でも充分に撮影可能である。逆にR/W03の着陸はかなり撮りにくい。以前から撮りにくかったのだが，基地のフェ

エルセントロで捉えたF/A-18。ここでは外からこうした大迫力のタキシングを狙える。ただし，熱くなって警備要員の世話にならぬよう，行動はほどほどに。

ミステリアスなRC-135W。スポッター天国，イギリスはミルデンホールでのショット。

ンスぎりぎりまで民家や廃材置き場などができてしまい，思いどおりに動けなくなったうえ，F-16やF/A-18のような機体は小回りをしてしまいほとんど腹を見せられてしまう。若干の救いは，演習中など離発着の多いときに，マッキャラン国際空港のトラフィックとのからみを嫌う管制の事情で，多少の北風ならば離陸はR/W03，リカバリーにはR/W21を使用する傾向があることだろう。

ネリスでの撮影でより収穫を揚げるためには，そのフライトのパターンを掴むことと，エアバンドが絶対に必要である。地元に所属する57WGだけでもF-15C/D，F-15E，F-16C/D（今どき貴重なアグレッサー迷彩もあり），A-10，さらにはサンダーバーズと種類も数も豊富だが，ネリスの醍醐味はなんといってもGREEN FLAG，RED FLAGの演習だといえよう。これも近年の緊縮財政によって年間の回数が減ってしまったので，気まぐれに行ったらやっていた，というものでもなくなってしまい，このタイミングを掴むことがなにより重要となる。

GREEN FLAGは通常のRED FLAGをより実戦的な形態で行なうもので，電子戦関係の機体の参加が多くなり，また実弾の使用量も増すといわれている。この数年は，アメリカ会計年度の初め，秋にRED FLAG，年明けにRED FLAG，ほとんど間をおかずに続けてGREEN FLAG，夏にCOALITION FLAGと呼ばれる，多国籍型RED FLAGがあって1年度を終えるのが通例になっている。これはもちろん保証の限りではなく，98年秋のRED FLAG（RED FLAG'99-1）はイラク情勢によってキャンセルされている。

ちなみにひとつの演習は，RED FLAGは4週間，GREEN FLAGなら6週間行なわれるのが通例で，各々2週間単位のピリオドで構成され，ピリオドによって参加機も若干入れ替わる。かつて，ネリスのホームページに演習の開催予定が丸々1年分掲載されて話題になったことがあったが，さすがに出し過ぎだったのだろう，いまではアクセスできなくなってしまった。なお12月現在，99年にはRED FLAGが1月，8月，GREEN FLAGが3，4月に実施される予定にはなっている。

演習の内容も湾岸戦争をはさんで多少変化したといえるだろう。マニアにとって一番の問題はかつては午前，午後1回ずつのフライトだったのが，午後1回，夜1回の形態が多くなったことである。このパターンだと着陸が撮影できるのは光線状態が悪いとき1回だけとなってしまう。参加機数も減少気味で，かつてはリカバリー時には西の空に蚊柱のように戦闘機が群れて，管制官は発狂するのではないかと思えるほどしゃべり続けていたものだが，いまではリカバリーの真っ最中にフィルムを交換する余裕があるほどだ。

RED FLAG以外の撮影チャンスとしては，隔年で行なわれるコンペ，GUN SMOKEも有名。前回から形式が変わって撮影チャンスは着陸と離陸が1回ずつになってしまった。98年はあえなくキャンセルとなってしまい，次は2000年である。また，年間約10回，各々10日間ほどの日程で実施される，AIR WARRIOR（エアウォーリア）と呼ばれる陸軍との共同演習には通常2個飛行隊が参加（空軍機とは限らない），RED FLAG等とはまったく別のパターンでフライトする。

このように演習時には大変賑やかなネリスだが，それ以外は一転して静かな基地に変わってしまう。ラスベガスとその周辺はこの10年で本当に変化した。"アメリカで最も変化している街"と言われるのも頷ける。街は急速に拡大し，半年留守にすると，新しいカジノが建っている。そうした流れのなか，広大な敷地と空域を誇るネリスでさえ，満足のいく演習場とは言えなくなってきているようで，さらに広大でネリスと同等のクオリティーがあるアラスカでの演習（COPE THUNDER）が年々その規模を大きくしているようである。

ネリスのほかに西海岸といえば思い付くのはエドワーズだが，容易に想像がつくように外からの撮影はまったく不可能。ただし基地内にあるNASAの基地，ドライデンは一般向けの見学ツアーを実施しており，誰でも参加できる。ツアーは予約が必要で，月曜～金曜までの祝日とスペースシャトル着陸日を除く毎日行なわれている。予約は☎805（258）3466もしくは805（258）3460まで。写真撮影は可能で，むしろそれを謳い文句にしているくらいだが，何が撮れるかは行ってみなければ分からない。

最後に残った飛行可能な2機のSR-71を保有するここドライデンだが，NASAは98年11月で，LASREプロジェクトの続行を断念しており，残念ながら動いている姿を見るのは難しそうだ。空軍のSR-71も98年度の予算がクリントン大統領の拒否権によって切られて以来飛行していない。その後の機体の処遇が決定せず，2機のブラックバードはエドワーズに置かれたままだが，再び飛行する可能性はきわめて低く，98年同様に秋のオープンハウスで埃をかぶった姿をみるのがせいぜいだろう。また98年のオープンハウスではついにF-22が展示されたので，99年もほぼ間違いなく見ることができるだろう。

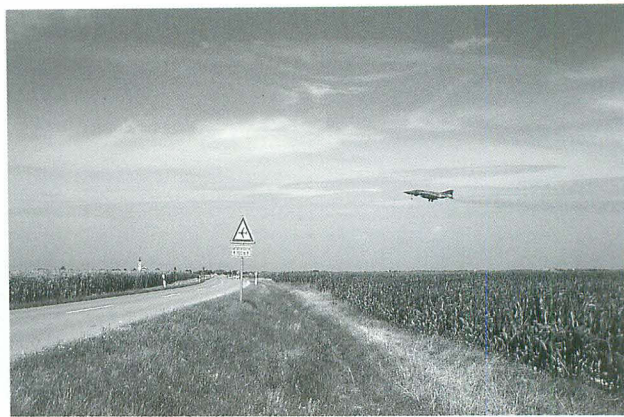
エドワーズの北西に位置するモハービ空港は民間の空港だが，ここにあるTRACO社は以前から米空軍向けに退役した戦闘機をドローンへ改造しており，現在はF-4Gをドローン化している。以前は誰でも自由にエプロンを歩けたのだが，現在は平日の昼間に料金をとってツアーをしており，こちらの予約は必要ない。モハービには用廃となった民間機の捨て場があって，荒涼とした光景はミュージックビデオなどによく登場する。

かつてトップガンのベースとして知られ，映画にも登場したミラマーはサンディエゴ郊外にある。いまでは海軍がいなくなって（現時点ではE-2飛行隊は移動待ち），海兵隊基地になってしまったが，10年前にこの事態を予測した人が果たしていただろうか？（ちなみにトップガンの移動先であるファロンは外からの撮影は不可能）

ここミラマーには，外からF/A-18クラスの着陸が300㎜で撮影できるポイントが1ヵ所だけあるのだが，フリーウェイと一般道を結ぶハイウェイの道端であり，この道そのものが基地の土地の中を走っている。このためアプローチの直下には駐車禁止の標識が立っており，車を駐めるとたちまちハイウェイパトロールないし，基地警察がやってきて立ち退かざるをえなくなる。深追いは絶対にしないほうがよいし，少なくともここで一日を費やすことはできないと考えて間違いない。

サンディエゴにはもう1ヵ所，ノースアイランドがあり，こちらにもひとつだけポイントがあるのだが，ノースアイランドのあるコロナドアイランド全体がほとんど基地のようなものなので，落ち着いて写真を撮れる環境とは言いがたい。

ブルーエンジェルズが冬季訓練を行なう基地としてしられるエルセントロは，外からの撮影にはこれ以上はないくらいの好条件で，1ヵ所のポイントで着陸とタキシングが撮れる。着陸は低く，タキシングは近い。しかしなにぶん外来を目当てにするしかない基地のため，当たり外れが大きい。ここの注意点は，あまりにタキシーウェイ，ランウェイアプローチコースが近いので，自制が必要だということ。あまり近づきすぎると，当然中から警備の人がやってくる。エルセントロの外来を

スポッターがたむろするスイス空軍デューベンドルフ基地フェンスのすぐ横をF-5がころがっていく。スイスは比較的外撮りに対しておおらか。
Photo : Takashi Hashimoto

外撮りは御法度のドイツでも，このように公道上空を低くアプローチしていく機体を狙う手がある。これは，まだ西独空軍だった当時のRF-4E。
Photo : Takashi Hashimoto

予測するのは難しく，行ってみるよりほかに手段がないのが実情で，7～8回も通えば当たりもあるだろう。ブルーエンジェルズの冬季訓練は，期間後半，たいていはチームのファーストショーとなる当地のオープンハウス直前にならないと基地上空でのフルショーをやらないので注意したい。

アリゾナの入り口，ユマはアメリカで唯一F-5を外から撮影できる場所だが，R/Wが平行2本で，そのうえずれているため，歩留りが悪いといえる。400㎜程度でF-5，F/A-18が撮影できるポイントは案外数多くあり，AV-8Bの撮影もまったく無理というわけではない。先に述べたような条件のなかで，いかに効率よくそれらを回るかが鍵になる。500㎜があれば可能性はさらに広がるだろう。警備はよその基地に比べてやや厳しいが，それよりも問題なのは，メキシコ人不法入国者を取り締まるボーダーパトロールが多いことで，見るからに外国人であるわれわれはたびたび職務質問を受けることになる。ユマでは年に数回，空軍のウェポン・スクールに相当するWTIと呼ばれる演習が行なわれており，外来も参加するので大きな収穫が得られる。

フェニックス郊外にあるルークも外からの撮影が可能。ランウェイは平行2本で，R/Wによっては200㎜で着陸が撮れる。当然撮り逃しもでてくるが，なにしろ100機を超えるF-16が所在するのであまり気にならない。F-16好きには堪能できるだろう。“LOW FLYING AIRPLANE”の標識付近には駐車しないこと。

以上，西海岸の基地を駆け足で見てきたが，東海岸のいくつかの基地にも触れてみよう。といっても，東の基地は西のように外から撮影できるところはほとんどない。天候も西のように安定しないので，多くの収穫は望めない。しかし“撮れない”と知らせるのもガイドのうち，一応述べてみる。

まずは海軍機ファンなら気にならないはずのないオシアナである。VF-154を除くすべてのF-14実戦部隊の基地で，このうえ大西洋のF/A-18まで集まってくるとあっては，なんとかして写真を撮りたいと考えるのは無理もないのだが，残念ながらオシアナでは写真は撮れないと考えたほうがよい。ランウェイによっては撮影できるように思われる場所もあるが，すべては基地の土地であり，ここで撮影をしているとただ追い払われるだけでは済まないことが多い。オシアナのオープンハウスは年々充実してきているので，こちらに出かけるのが賢明と言える。

オシアナからほど近いラングレーには，ランウェイによっては撮影できるポイントがやはり1ヵ所だけある。あくまで1ヵ所だけであり，R/W次第，つまり風次第ではまったく撮影できない。アングルはもちろん限定で，F-15が300㎜程度である。同じくF-15のベースであるエグリンにもR/W次第で撮影できる場所が1ヵ所あるにはあるが，ハイウェイ（フリーウェイではない）の道端で，しかもゲートから見える位置のため，のんびり撮影を楽しむような環境ではない。

ヨーロッパ

ヨーロッパとひと言で言ってもあまりにも広すぎるが，じつは基地の外から合法的に撮影できるのはイギリスとオランダだけであると言われている。エアバンドの使用も問題なく，世界中どこへいっても軍用機マニアと言えばこの2ヵ国に足すことの日本人と相場が決まっているが，このあたりがその理由だろう。逆に外からの撮影が禁止されているのはフランス，ベルギー，イタリア，ドイツなどで，スイスは“可能”といったところか。イギリスは単に撮影が可能なだけでなく，基地によってはスポッティング・ポイントが設けられているところもあり，日本と異なりマニアが市民権を得ていることを実感する。

米軍機が駐留している基地は2ヵ所，ミルデンホールとレイクンヒースで，距離的にも近く，一日で両方回ることも充分に可能である。基地の性格はミルデンホールが日本の嘉手納に相当し，RC/KC-135や，MC-130が所属している。外来機もNATO各国の機体が訪れるので日本人には目新しく飽きることがない。外からの撮影は容易で，スポッティング・ポイントもあり，大型機の撮影が多いこともあって200㎜程度のレンズから撮影が可能であり，ランウェイ次第ではタキシングの撮影が可能なのも嬉しい。ミルデンホールは近く米軍がレイクンヒースへ移動するという情報もあり，行くならこの1～2年のうちがよいだろう。

レイクンヒースはファイターベースとしての性格が強く，中東へ展開する米軍戦闘機の中継地点として使用されることも多い。外からの撮影はF-15クラスで300㎜から可能。もう1ヵ所，エアタトゥーが開催されることで有名なフェアフォードは，現在爆撃機のベースとして使用されるが，これは演習や中東危機などの臨時展開時の使用に限られており常駐ではない。外からの撮影は可能だが，いかにイギリスとはいえ爆撃機という性格をよく理解して行動は慎重に。

オランダ，スイスについても撮影が可能で，とくにスイスは背景の美しい写真を撮ることができるので有名だ。ただし，基地によっては撮影できない所もあるようなので注意してほしい。

アジア・アセアニア

日本人マニアにとって近くて遠い国々，と位置づけられるだろうか。例外的なのはオーストラリアで，イギリス文化圏であるせいか外からの撮影も可能であり，世界で最後のF-111が所在するアンバーレイもそのひとつ。基地の中にカメラを向けないように注意されることもあるようだが，基本的には撮影そのものを咎められることはなく，F-18のベース，ウイリアムズタウンにはスポッティング・ポイントもある。

アジアの国々は基本的に撮影禁止と考えて間違いない。台湾についてはやや緊張緩和の傾向にあるせいかいくつかの武勇伝（？）を聞くが，写真撮影はかなりのハイリスクで，万一のときにはただでは済まない。毎年8月ごろに各基地で航空祭が開催され，そこでの撮影は可能である。ただし，それらは日本に対する戦勝記念行事であることを忘れないように。マニアを引きつける要素があまりにも多すぎる韓国は，非常に残念ながら，しかし容易に想像はつくように撮影禁止である。航空祭でさえ96年のソウルが最初，その後は隔年開催となっており，これが唯一である。韓国では基地の周辺でカメラを持ち歩くこと自体が危険で，警官に限らず，不審人物は北のスパイと考えるお国柄なので仕方ない。エアショー時に限って撮影が可能な国としてはほかにもインドネシア，タイがある。なお，詳細は別項があるので，そちらを参照されたい。

以上，非常に簡単ながらガイドを終わらせていただく。年寄りくさい懐古調が多くなって申し分けないが，こうして改めて見ると，やはり飛行機は撮りにくくなった。本ガイドがこれから写真を撮っていこうとする方の踏み台となって，新しいポイントが開拓されることを願ってやまない。

飛行機写真海外事情

ガイドブックを頼りに現地に行き着いても機体を見られるとは限らない。多くのガイドブックに紹介されているレーニン公園のMiG-21はご覧の通り，撤去されており，台座だけが残されていた。(ハノイ／ベトナム)

極東・東南アジア編

文／写真：山本晋介

極東・東南アジア諸国のほとんどの国では軍事施設の撮影は禁止されており，軍用機の写真を撮ることが趣味として認められているのは日本だけ，と言っても過言ではない。

しかし現実には観光客が飛行機の窓から外を撮ることはあるし，誰も見ていない場所で超望遠レンズを構えることは可能だ。だが撮影後に注意されたり，フィルムを没収され，一日二日取り調べを受けたりする（大使館を通じて身元確認するとなるとしばらく時間がかかる）くらいならまだしも，人気のないところで高価なカメラ・システムを振り回しているときに強盗に襲われたって助けは絶対に来ない。

こんな危険な行為を読者の皆さんにお勧めするわけにはいかないので，ここではあくまで「見るために現地に行く」ということを前提に話を進めよう。この記事を読んで撮影を試み，成功する人もいれば，失敗して現地の土となる人もいるかもしれないが，それは自分の責任で行動した結果であって，筆者と本誌編集部はいっさい関知しない。安全対策は各自で充分に考慮して欲しい。

さて，アジアの国々のスポッティング情報はきわめて少ないのが特徴だ。これは広報の重要性など頭にない国もあり取材が難しかっただけでなく，一国の所有する機種／機数が少なく，フライトもあまり活発でないため，記事としての面白味に欠け，取材する側も積極的にならなかったことに一因がある。さらに「ヒコーキ写真を撮る」とか「ナンバーを集める」などという趣味はおろか「プラモデルを作る」ことすら一般的でない国が多くあり，情報を発信してくれる現地マニアがほとんど存在しないのが現状だ。

したがって，このエリアを訪れる方には自分で情報源を探しだし，自分で道を切り拓いて乗り込む能力が要求される。RIATのように「ツアーに参加すれば数百機見られる」などというお手軽さはなく，「旅行記を読みあさり，JEPPESENチャートと衛星写真を分析して場所を特定するのに数年を要し，行ってみたら地上展示が数機だけ」なんてことは当たり前。国際政治や現地文化をも考えて行動する上級者向きだ。

そうは言ってもインターネットの普及は素晴らしく，各国の国防省，基地，飛行隊，わずかに存在する現地マニア，フロンティア的な日本人マニアなどが次々にホームページを開設し，E-mailの交換が可能になったおかげで，3年前に比べれば格段に情報が入手しやすくなってきている。経済危機といっても，アジア通貨に対してはまだまだ円が強いので，エアショーあるいは「見物」にアジア各国を訪れるマニアは今後増えていくものと予想される。

前置きが長くなったが，各国の様子を簡単に紹介しよう。

なお撮影禁止の国などでは巡回してきた警備兵にチップを握らせて撮影する輩もいると聞くが，これは逆に小遣い稼ぎのための見張り強化と，チップの値段を釣り上げ（チップを得るため）撮影禁止を引き起こすことになるので，絶対にやめて欲しい。

【韓国】

お隣り韓国では2年に一度のエアショーが定着しそうな雰囲気である。ソウル基地でショーが行なわれるのであれば（数年後に会場を移転するとの説がある），午前到着便，夕方出発便を利用して1泊2日で行くことも不可能ではない。ちなみに会場へは金浦空港から地下鉄を乗り継ぎ2時間足らず。東京からの場合，格安航空券ならば千歳や新田原に行くのとたいして変わらない金額で購入できる。

ソウル基地の場合，会場は南北を向いた滑走路の東側となるために午後のフライトは逆光になるが，通常では撮ることのできない韓国軍機を間近に見られるチャンスは逃すべきではない。

在韓米軍基地でのオープンハウスは行なわれたことがあるが，家族など関係者のみ入場可能だった模様。韓国空軍基地でも実施されたという噂があるものの確認には至っていない。

ここ数年の傾向として毎年4月ごろに釜山近くの鎮海（ジンヘ）で行なわれる軍港祭で，海軍のヘリコプターによる救難展示が見られたり，10月1日（国軍の日）にソウル市内を流れる漢江でヘリコプターからの人員降下／物資投下デモが行なわれたりしている。現地の観光案内所や英字新聞のイベント情報に注目しよう。

アクティブな軍用機を見たい方は国内線に搭乗すれば1時間足らずでソウルから群山（クンサン），大邱（テグ），浦項（ポハン）などの軍民共用空港に行くことができる。

ソウルの金浦空港国内線ターミナルの屋上には展望デッキがあり，やや遠いものの民間機の撮影が可能だ（午前中順光）。

最後に軍用機が展示されている代表的な博物館や公園を以下に紹介しておこう。

●戦争紀念館

地下鉄4号線サンガクチ（三角地）駅下車。F-86，F-4，B-52など展示機多数。

●国立墓地

地下鉄4号線トンジャク（銅雀）駅下車。展示機はF-86DとT-6G。

●仁川上陸記念館

国鉄トンインチョン（東仁川）駅下車，バス30分。展示機はF-86FとO-1。

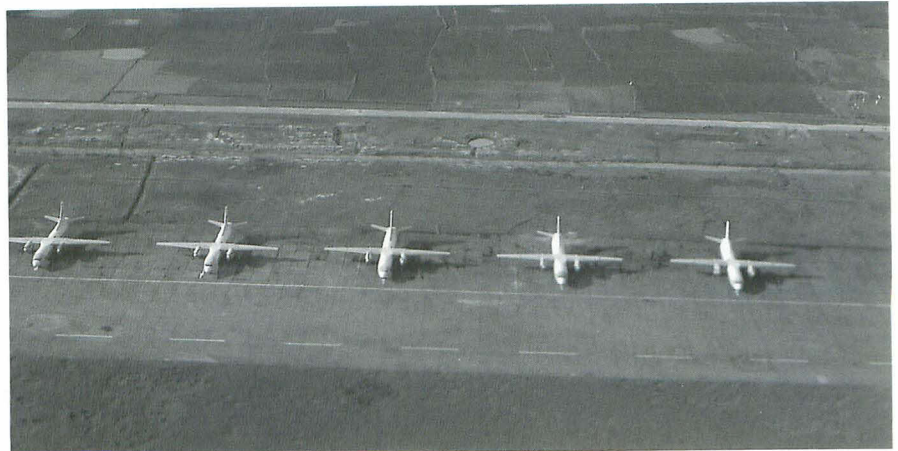
●臨津閣安保展示場

国鉄ムンサン（汶山）駅下車，バス20分。展示機はRF-86F，OH-23Gなど4機。

●春川戦蹟紀念館

国鉄チュンチョン（春川）駅下車，徒歩25分。展示機はRF-86F，O-1，OH-23Gの3機。

●洛東江戦勝紀念館

国鉄トンデグ（東大邱）駅下車，バス1時間。

機窓から撮ってよいのか迷ったら，とりあえずシャッターを押してみるのも一手。フィルム没収後に尋問を受けるという貴重な体験をするか，珍しい記録を残すことができる。いずれにせよ一生の思い出になることに間違いはない。写真はノイバイ空港に並ぶAn-26（？）。(ハノイ／ベトナム)

こちらも機窓から撮った1枚。たとえ小さくしか写らなくても貴重な記録だ。ノイバイ空港に並ぶMiG-21。（ハノイ／ベトナム）

展示機はF-86Dのみ。なお未確認情報だが，フリーダムセンターに展示されていたMiG-15などは撤去された模様。またソウル市内から士官学校見学ツアーに参加するとF-86Fを見られるという。

【北朝鮮／朝鮮民主主義人民共和国】

空路入国すれば順安飛行場に着陸するが，元山飛行場に降ろされたときもあった。ここにはミグがズラリと並んでいたが，大半は木製のデコイだったとの報告がある。撮影はもちろん禁止。

平壌市内の祖国解放戦争勝利記念館内（ハングル名不明）に航空機館があり，ここにMiG-15, Yak-9P, Yak-18のほか，スカイレイダーやパンサーなどの残骸が展示されている。地下鉄革新線革新駅から徒歩数分の距離だが，個人で行くのは困難だろう。事前に旅行社と相談して見学ルートに入れてもらう必要がある。

【モンゴル】

ウランバートル空港やそのほか国内空港の写真を見る限りでは草原を土塁や簡単な柵で仕切っただけであり，間近に機体を見ることができそうだ。

ウランバートル市内にある歴史博物館にはAn-14とIℓ-14Mが展示される予定とのこと。市内には軍博物館もあり，なんらかの展示があるのでないかと期待している。

広大な草原のいずこかに大戦中に墜落した機体があると写真付きで報告されているが，GPSでも持って行かない限り，再び探し出すのは不可能に近い。

【中国／中華人民共和国】

ホンコンに近いズーハイ（珠海）でのエアショーが定着しつつある。中国製の機体を見られるチャンスだが，アクセス，食事，人の多さとマナーの悪さなどのすべてにわたり悪評が高い。

一般の基地公開は聞いたこともないが，何らかのイベントがあるようで，デモチームが年に20回程度の公式フライト（恐らくフライバイも含む）を行なっている。

熱帯の気候で機体が朽ちてくる。次に行ったときに，同じ機体が残されているとは限らない。まさに一期一会だ。ベトナム最大規模の航空機博物館に並ぶMi-24とベトナム国産機TL-1。（ハノイ／ベトナム）

民間機に限って言えば，地方の空港ではエプロンで民間人の子供が遊んでいたり，タキシーウェイ脇で農夫が飛行機を眺めていたりする光景が見られるという。規制の緩い今のうちが撮り時かもしれないが，カメラを構えていると何事かと人が山のように集まり，警備兵の注目を集める結果となる。

航空機展示場は中国全土でまだ12ヵ所の報告しかない（香港を含む）。このうち北京市郊外の空軍航空博物館には200機以上の展示機があるので，航空機ファンなら万里の長城に行かずともこちらには行かなくてはなるまい。北京市内からタクシーで1時間だ。路線バスもあるようだが所要時間は不明。中華料理を満喫するためにも同好の士を集め，グループで行くのがいいだろう。

北京市内には中国人民革命軍事博物館や北京航空博物館など，いくつかの博物館にも軍用機の展示があるので，計画を立てて回りたい。国内の多くの公園にMiG-15があるという未確認情報も寄せられている。

午前中はR/W上の民間機もきれいに撮ることができるドンムアン基地解放は民間機ファンにもお勧めだ。（ドンムアン基地／タイ）

【台湾】

毎年8月14日（空軍節）を中心に基地一般公開が行なわれている。公開予定は6月ごろからウワサが聞こえてくるが，確定するのはたいてい7月。さらに台風接近にともなう直前の変更がたびたびあり，月刊の航空誌ではとてもフォローしきれないのが実状だ。加えて夏休みのために航空券を確保するのも難しい。

さらに情報と航空券を入手して基地にたどり着いても，多くの保有機種が展示されることはむしろ少なく，また陸軍や海軍の機体が空軍節で展示されることもほとんどない（陸・海軍機［ヘリ］は別途行なわれる基地／艦艇公開時に展示される）。ホネを折って行っても「展示は数機」ということがよくあるので現地で落胆しないように。

これまで10数名の日本人マニアが一般公開に行っているが，彼らのほとんどが「事前にいくつかの日程を予想して航空券を予約していたが，基地公開がないために膨大な額のキャンセル料を払った」「台風接近のため前日に公開してしまい，当日は公開しなかった」「公開には行けたが台風で帰国できなくなり，仕事に支障をきたした」などなど，笑うに笑えない経験を積んでいる。まぁ，一種の博打だと思ってもらえばいいだろう。当たれば雷虎小組（レイフーシャオズ）のショーを見られる。

一方，通常の基地周りでの撮影は禁止されており，何人かの日本人が一時拘束されたとの話を聞いている。数年前には現地人も捕まったとの報道があった。

台湾本島および周辺の島々の約20ヵ所に機体が展示されているが，お勧めは中正国際空港敷地内の航空科学博物館と岡山の空軍軍史館の2ヵ所。軍史館は高雄の北10数㎞にある岡山（カンシャン）基地に隣接する軍の施設だが，日曜・祭日のみ一般に公開されており，大陸から亡命してきた機体を含めて30数機が展示される屋外展示場と博物館からなっている。岡山駅からタクシーで15分ほどで行くことができる。

博物館にはとんでもない珍機が展示されていることもある。王立タイ空軍博物館のRTAF-5。こんな機体をキミは知っていたかい？（ドンムアン基地／タイ）

【フィリピン】

8ヵ所の主要空軍基地があり，数字の上では約200機の作戦機（ヘリコプターを含む）が存在するが，実働機数は国家最高機密（笑）である。基地だか空き地だかよく分からないところに軍用機が転がっている状態と伝え聞くが，詳細は不明。

マニラの南部郊外にあるヴィラモー（Villamor）基地に空軍博物館があり，10数機の展示機があるほか，パンパンガ（Pampanga）のバサ（Basa）基地，バタンガス（Batangas）のフェルナンド

東京から新田原へ遠征する費用にチョイト足せばバンコクあたりまで行ける。アグレッサーのF-15を撮るか，珍機を狙うか？　写真はタイ海軍のCL-215。（ドンムアン基地／タイ）

アジア諸国のオープンハウスでは機体の周りにロープを張らないケースが多く見られる。またコクピット公開も多いので全景写真を撮るのは困難だ。写真はシンガポール空軍のF-16B(パヤレバー基地／シンガポール)

アジア諸国のオープンハウスでは機体に触り放題のところが多い。またコクピット公開も多いので35mm以下のレンズは必携だ。写真は28-70mmズームの28mmで撮影したA-4SU。(パヤレバー基地／シンガポール)

現地の基地内に入りこみ，1機でも現地の機体が見られればよしとする気持ちが大切。インドネシア空軍のホーク(地上展示)(ジャカルタ／インドネシア)。

(Fernando)基地にも数機が展示されている。いずれも見学には事前に許可が必要とのことだ。

【タイ】

93年と97年には国際航空ショーが開催されたが，今後当分の間は同様のショーは行なわれないだろう。しかし1月第2土曜・日曜に全国の航空基地が一般開放される，……らしい。筆者は97年に1泊3日の予定でドンムアン基地公開に行ったことがある。土曜日には若干のフライトがあったそうだが，日曜日にはフライトはなく，地方のちびっ子ヤング大会なみの人出であった。98年にも公開されていたと聞くが，今後も行なわれるという保証はまったくない。

バンコク国際空港の反対，基地側に王立タイ空軍博物館があり，約50機(パーツ含む)の展示機がある。また空港周辺の基地施設内にはF-86F/D，T-28などが数機展示されており，その一部は道路からも見ることが可能だ。

【ベトナム】

軍民共用空港が多く，機窓から軍用機を見ることができるが，基地公開情報はない。

基地／空港周辺にゲートガードや旧南ベトナム軍機・米軍機の残骸が見られるほか，軍事博物館／歴史博物館／戦争博物館といった類の博物館が全国にあり，ベトナム戦争の遺物が展示されていることが多いので丹念にチェックしていく必要がある。

いくつかの博物館を紹介しておこう。ベトナム国内最大の軍用機展示場所はハノイ市内の航空博物館(Bao Tang Quan Chung Khong Quan)で10数機が屋外展示されている。ハノイ駅前からバイクタクシーで1USドル以下(交渉次第)，5分ほどの距離だ。

ホーチミン市内ならばホーチミン作戦博物館，統一会堂，革命博物館，戦争証跡博物館にそれぞれF-5やUH-1などが展示されている。これらは比較的近いところに存在しているので，ゆっくり見ても一日で回ることができる。

【インドネシア】

1996年に第1回の国際航空ショーが開催され，アクロチームの設立など期待が高まったが，その後の国内混乱により98年のショーは中止，今後の見通しはまったく立っていない。一風変わった塗装のF-16やA-4スカイホークを狙いたいと考えるマニアが多いが，これまでのところ基地公開の話しはなく，各自が地道に情報収集活動を行なっているのが現状だ。

首都ジャカルタ市内には軍事博物館(Museum ABRI Satriamandala)や軍の施設の一角などに退役した軍用機が展示されているほか，郊外の公園「タマンミニインドネシアインダー(Taman Mini Indonesia Indah)内にDC-3やDC-9など民間機が数機展示されている。最大の航空機展示場所はジョグジャカルタの東郊外にある空軍博物館(Museum Pusat TNI-AU)で，ここには40機近い展示機(パーツを含む)がある。

【マレーシア】

リゾートアイランド，ランカウイ島にて2年に一度の国際航空ショーが行なわれるようになったが，昨今の経済混乱のあおりを食って次回実施されるかどうかは不透明。もし行くのであれば，ショー期間中の島内のホテルはどこも満室状態であったので，なるべく早めに予約を入れた方がいいだろう。

なお，基地公開はないとする説と，6月にあるという二説がある。タミン・サリ(Taming Sari)というデモチームが存在したことがあるので，何らかのかたちでエアショーがあると考えられる。

首都クアラルンプールから車で10分とかからないところに旧空港(Sungai Basi Airfield)があり，この一角に航空博物館(Muzium Tentera Udara Diraja Malaysia)がある。96年に脇を通過したときには10機ほどの展示機が野ざらし状態で展示(放置)されていた。現在も開館しているかどうかは不明。

【カンボジア】

唯一の国際空港であるプノンペン市のポチェントン空港周辺で航空機を見ることができる。ここ

解放地区が滑走路の南側だと喜んではいけない。北回帰線より南の地域では「北」に太陽がある時期があり，順光／逆光の条件が日本とは逆になる。インドネシア空軍のホーク(2機)(ジャカルタ／インドネシア)。

事前情報を得て，高いチケットもなんとかゲット。はるばる来たぜ，花蓮基地。でも展示機はT-38，F-5E，F-5Fの5機だけでフライトもなし。(97.8.16，花蓮／台湾)

お隣りの台湾空軍はAT-3やIDF，ミラージュ2000など興味深い機体を所有しているが，事前の情報入手難，航空券入手難，直前の日程変更多しと間近に見るのはなかなか難しい。(新竹基地／台湾)

は軍民共用で，小松基地／空港と同様，南側が軍用基地となっている。季節風の関係で4月から9月はR/W23を使用することが多く，10月から3月はR/W05を使用することが多い。ベストシーズンは11月から1月の乾期で青天が続くが，アプローチコースが市内から遠くなり，行きづらい。

11月9日が独立記念日で式典会場となった独立記念塔上空をMiG-21がフライパスしたこともある（96年はなし)。基地公開の情報はない。

市内Tou Samouth Street沿い(注・この所在地については疑問がある）の軍事博物館にシェンヤンJ-6（中国製MiG-19）が展示されていたが，現在この博物館は閉鎖されている。

【ミャンマー】

ヤンゴン国際空港に軍用機の一部が駐留している模様。首都ヤンゴンのヤンゴン中央駅の北西2㎞あたり，シェウェダガンパゴダ通り（Shwedagan Pagoda Street）沿いに軍事博物館（Deffence Service Museum）があり，スピットファイアやT-33など約20機が展示されている。

【シンガポール】

チャンギ国際空港北部のエキシビジョンセンターで「アジアンエアロスペース」が2年に一度開催される。日本からもツアーが企画されるが，次回（2000年）を最後に会場が変わる予定だ。フライトは1時間程度の短い時間内に近くの海上で行なわれるが非常に遠く，300㎜程度のレンズではまったく歯が立たない。

基地公開もときどき行なわれており，所有するほとんどの機体が展示される。しかしロープはなく，機体に触り放題なので開門と同時に基地内に入って写真を撮る必要がある。98年に空軍創立30周年記念公開を行なったので，5年後の2003年にもやることだろう。

基地外での撮影については「基地内から見えないところで隠れて撮る分にはかまわない」と現地マニアから聞いている。しかしここは赤道直下，いつ来るか知れない機体を待つには相当の気力と体力が必要だ。

国際空港北西部付近に空軍博物館があり，ハンターなど7機が展示されている。このほかシンガポール・ディスカバリーセンター，シンガポール・サイエンスセンターにも展示機があるが，3ヵ所とも月曜日は休館である。

ミラージュ2000がローアプローチを繰り返す。チャンスは最大限に活かそうとポジで撮り，ネガで撮り，白黒で撮りと，こちらも忙しい。(新竹基地／台湾)

【パプアニューギニア／ソロモン諸島】

パプアニューギニアのポートモレスビー空港に軍用機が数機見られると聞くが，恐らくこれが全勢力。

このエリアでは各地に大戦機の残骸が見られるが，たいていは現地までの入山料を取られる。個人宅にも拾い集めてきた機体があるが撮影料金を請求される。これらの金額は決して安くはないが，彼らに残骸観光ビジネスのうま味を教え，値段を釣り上げる原因を作ったのは日本人なのである。

残照を受けトーイングされていくブラックイーグルスのAT-37B。最初に入場して最後まで粘るのは世界のオープンハウスに共通の必撮ワザ。(ソウル／韓国)

マイスター，登場

日本全国の基地，空港には，四季をとおしてその飛行場に通いつめ，すばらしい作品を撮るべく撮影活動を続ける航空機写真愛好家がたくさんいる。本コーナーで紹介するのは，主要な飛行場の“マイスター”たちの作品。合わせて，各飛行場に撮影に出かけるにあたって，知っておくと便利な情報などをまとめたガイドも用意してもらった。
なお，ここに登場するマイスターは，当編集部がお願いして作品を提供していただいた各飛行場の代表だが，彼らのほかにも多くのカメラマンがそれぞれの飛行場をホームベースとして撮影活動を続けていることも忘れないでほしい。全国各地に，隠れた才能がまだまだ眠っているのだ。

ミッションを終え夕闇迫る小松のR/W24に１機のF-16Cが降り立つ。小松では珍しいオレンジ色の夕日が見事だった。（キヤノンF-1，400㎜，RVP，1/500，f8）。
Photo : Eiki Nakashima

千歳(新千歳)

河合広雄

北海道の航空自衛隊千歳基地／第2航空団は全国に先駆けて2個のF-15飛行隊(第201，203飛行隊）を擁した基地となって以来，北の最前線としてつねに注目を集めてきた。また，1988年には隣接して新千歳空港が完成，撮影ポイントも大幅に増えて，民間機派，軍用機派双方の航空機ファンが充分堪能できるロケーションとなった。また1993年には特別航空輸送隊第701飛行隊が編成され，配備されたB-747は意外にも連日激しい(失礼)離発着訓練に明け暮れており，同基地／空港を訪れるファンの目玉のひとつとなっている（8月の航空祭でも例年飛行する)。基地へのアクセスとしては，もっとも便利なのはもちろん新千歳空港。札幌市街地から車で訪れる場合は，道央自動車道の千歳I.C.が最寄りで，鉄道利用だとJR千歳線で南千歳駅や新千歳空港駅を利用することになるが，後述の各ポイントまでは徒歩かタクシーとなる。それでは千歳の「何を」「いつ」撮るのか，であるが，千歳ほど使用ランウェイによって撮れるカットが限定される飛行場も珍しいのではないだろうか。千歳基地側に絞って代表的なポイントを見ていくと，まず南よりの風，R/W18L（R）使用時は“タワー下”(午前中のみ)，そしてR/W36Rエンドの東と西の両側の3ヵ所で，離陸した機体を400～500㎜で撮影できる（エンドの場合，すでに高度は高い)。一方着陸は国道36号線からの撮影となるが，交通量が非常に多く，駐停車禁止であり，電線や街灯も気になるためあまりお勧めはできない。このほか，R/W36Rエンドの西側からは，No.9タキシーウェイでデアーミング(ピン刺し作業)する様子を300～500㎜でバッチリおさえることができるのだが，当然デアーミングしない機体は途中のNo.8タキシーウェイでランウェイを降りてしまうので撮ることはできない。つまり，南風では最悪の場合“上がり”しか撮れないこともある。

そこでお勧めなのは，R/W36Rの使用頻度が増す秋から冬にかけての撮影。これだと上がりはほとんど撮影できないのは痛いが，タキシング，アーミング，ランディングが確実に撮影でき，天候も安定している。とくに例年10月ごろに実施される総合演習や11月の日米共同演習がねらい目である。1998年を例にとると，総演時には三沢の第8飛行隊のF-4EJ改が移動してきた。“ハチスコ”のファントムが千歳で見せてくれたタキシングやアーミング等のシーンは，撮影ポイントの限られた地元三沢基地では見ることのできないものだ。また11月の日米共同演習では，もはや千歳の常連となった嘉手納基地の米空軍18WGのF-15が10機展開してきた。そして午前中のわずかな時間ではあったが，「ZZのF-15と雪」という珍しい光景を見せてくれた。

こうした光景をモノにするためにも，1月か2月の真冬に撮影に挑戦してみるのもいいだろう。天候を調べたうえで出かければ，澄んだ空に抜けるような青空も期待できるだろうし，雪のレフ板効果で光の“まわり”もいい。冬の撮影では，暖をとるためにも車は必需品となるが，雪道の運転には充分注意していただきたい。また，露出に関しては，雪の中ではカメラ内蔵のTTLの数値はあてにならないため，単体の入射式露出計があった

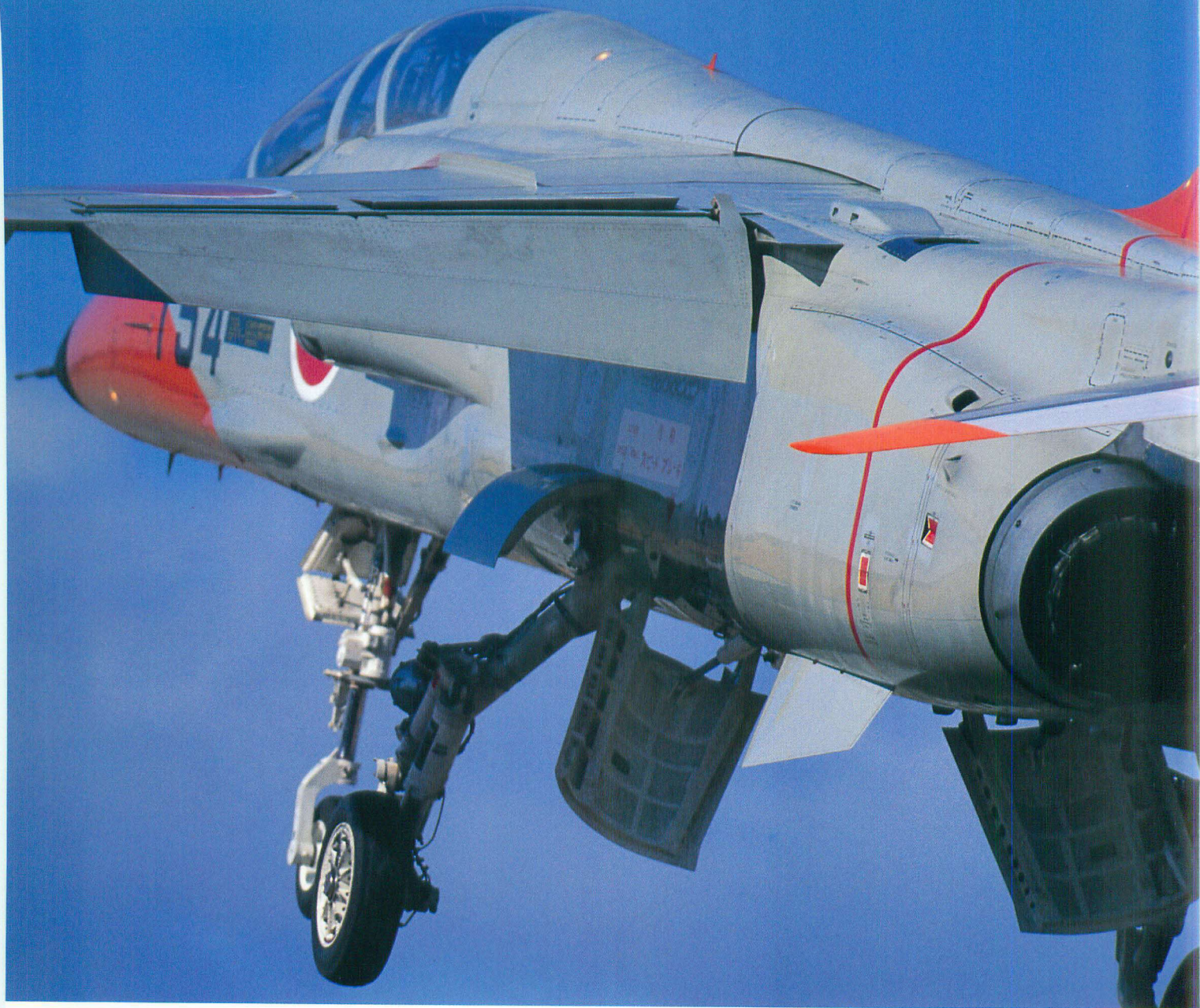
R/W36Rエンドの小高い丘から撮影したB-747。眼前には勇壮な樽前山や森が広がっており，着陸するF-15を400mmで撮影できるポイント（サンセットフォトもOK）。この日は夕方から分厚い雲に覆われたが，雲間から差し込む光を見つけたのでこれを活かしてみた。結果的にはB-747の白い機体に助けられた１枚だ（キヤノンEOS-1，80〜200mm，RDPII，1/500，f5.6）。

新千歳空港の超有名ポイント，コンクリート工場脇から「雪と樽前山とポケモンジェット」というアイテムをそろえ，冬の定番カットを狙った。早起き以外なんのテクニックもいらないが，千歳のロケーションのすばらしさをお見せしたくて選んでみた（キヤノンEOS5，35〜350mm，RDPII，1/500，f8）。

R/W36Rエンドの西側フェンスを300mほど北に進むと，メインタキシーウェイの正面に出る。ここはF-15の迫力ある正面形が400〜500mmで（真横なら135mmでOK）撮れる，千歳のベストポイントと言える場所。２年前，突然車で入ることができなくなったが，今も徒歩でなら入っていける。しかし夏は1mもあるブッシュを，冬は腰までもぐる雪をクリアしなければならない（キヤノンEOS5，500mm，RDPII，1/500，f8）。

ほうがいいだろう。

最後に，紹介したポイントでの撮影には誰かに気兼ねする必要などまったくないが，マナーやモラルを認識して行動することをお願いしたい。迷惑駐車やゴミのポイ捨ては言うまでもなく，自分の思いどおりに撮れないときなどに暴言を吐いたり，エアバンドの音量を上げて騒音を撒き散らしたりする行為は，地元の航空機ファンとの溝を広げてしまうだけだ。北海道の自然を満喫しつつ，すばらしい写真をモノにしながら地元のファンとも交流を深めるよう，ぜひ心がけてほしい。

松島

黒澤英介

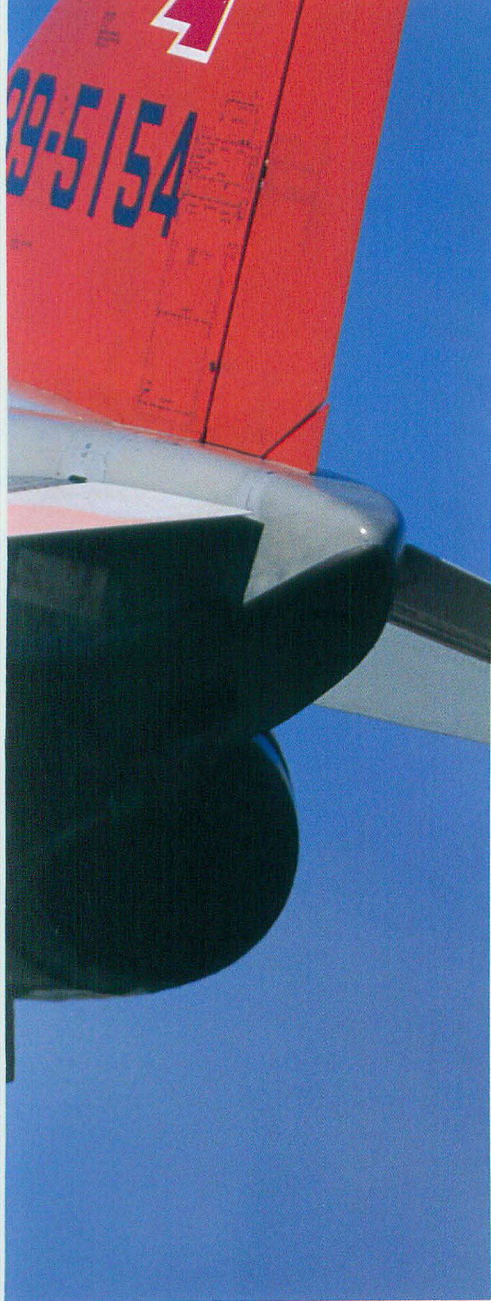
ブルーインパルスのホームベースとして有名な航空自衛隊松島基地は宮城県桃生郡矢本町にあり，基地のすぐ北をJR仙石線と国道45線が通っているので交通の便はよいと言える。たとえば仙台市内からは約1時間半程度（国道45線から三陸自動車道仙台港北I.C.～矢本I.C.～基地正門），東北自動車道利用時は，大和I.C.で下車し1時間弱（その後三陸自動車道松島大郷I.C.～矢本I.C.を利用）といった距離だ。また電車の場合はJR仙台駅から仙石線に乗り約1時間で矢本駅に着く。駅から正門まではやや距離があるのでタクシーを利用するといい（目安として徒歩で30分程度）。

松島基地の第4航空団には戦闘機パイロット候補生たちが訓練を行なう第21，22飛行隊とアクロバット専任の第11飛行隊ブルーインパルスがあるほか，松島救難隊が所在する。フライト数については，教育がメインの基地のためかなり多く，その合間にはブルーインパルスの基地上空訓練（週3回，月・火・水は確率が高い）も行なわれ，撮影する側にとってはどんなシーンを撮るか？　しっかりプランを立て行くと，一日いるだけでかなりのショットをモノにすることができる（ブルーの基地場空訓練については事前に地元のファンなどから情報を得た方が確実）。

毎年恒例の航空祭は，ここ数年7月最終日曜日に開催されていて（外来機については週の半ばから前日までに飛来，矢本町内では航空祭前日祭としてお祭りも開かれているので，こちらも楽しめる），何といってもブルーのアクロが午前，午後の2回行なわれるのがウリ。ホワイトスモーク（午前）の演技が見られるのも珍しい。

みなさんが平日の松島基地に撮影にくる目的は，やはりブルーインパルスだと思う。そこで今回は，アクロ訓練を基地外周から撮影する際のポイントを説明しよう。まず初めに狙うのは離陸課目，なかでも第1編隊が離陸とともにダイヤモンド隊形に移行し，海側にバンクしてきた瞬間。ポイント的にはアクロ撮影にもっとも適しているR/W（ランウェイ）33エンド付近からR/W07方向に移動し，ちょうどランウェイサイドに待機している消防車を正面に見た付近だ。このあたりは木がかなり生い茂っているので，ちょうどいいスキ間を見つけて撮影を行なう。ただし訓練時のショーセンターからは離れているので，撮影後はR/W33エンドまで戻ることをお勧めする（移動の際は道が悪いので充分注意。車であればチェンジオーバーターンの戻ってくるまでには間に合う）。

続いてアクロ全体の撮影については，R/W33エンドでほとんどの課目が撮影可能。また右写真のような訓練を終えてタキシーバックするシーンも撮影することできるが，T-4は着陸の際R/W07エンド（松島名物のアーミングポイント）まで行かないので，これは消防車が待機しているNo.3タキーウェイ正面で撮影したもの。この場所では120㎝ぐらいの脚立があると便利だ（柵の手前には側溝あり）。

そのほかにもR/W25エンドではアプローチしてくる機体を前後左右好きなアングルで撮影できるほか，春や秋の横風の強い時のみ行なわれるR/W33ランディング（ランウェイがすぐ側なので，写真

T-2がR/W33にアプローチ。目前の機体にあえて超望遠を使用し，レンズの圧縮効果で，迫力を表現してみた（キヤノンF-1，500㎜，RVP，1/500，f4.5）。

上のような迫力ある写真が撮れる），また思い切ってアクロ撮影を海岸沿いで行なう（ソロはほとんど撮影できない）など，ここ松島ではさまざまなアングルでの撮影が可能であると言える。ここではあえて触れなかったが，学生教育のT-2が日々ハードな訓練を実施していることも忘れてはいけない。ブルーに負けないスピード感，そして日没から夜間訓練も行なわれ，撮影チャンスも多いことから，こちらも絶好の被写体である。ブルーのホームベース松島で感動の作品を仕上げてみてはいかがだろうか。

きれいな青空が広がり“この大舞台で繰り広げられる……”というような言葉が似合うイメージショットを広角レンズを使って表現してみた（キヤノンEOS-1N，17-35㎜，RVP，Av8-1補正）。

T-4の特徴であるキリッと立つ垂直尾翼をバランスよく表現するために，金華エリアでの訓練を終え，No.3タキシーウェイを進むブルーインパルスの編隊をこのアングルから狙う（キヤノンF-1，500㎜，RVP，1/500，f4.5）。

小松

小松写真倶楽部

小松基地は市街地の西側に位置し，ランウェイ（R/W）は06-24方向で2,700m。R/Wに隣接する北西側には小松空港ターミナル関連施設があり民間航空各社が乗り入れている。小松基地の航空部隊では第6航空団が所在，第303，第306両飛行隊がそれぞれF-15，T-4を擁する。さらに航空救難団小松救難隊がUH-60J，U-125を運用する。一方，民間航空会社は，JAL，JTA，J-AIR，ANA，ANK，JAS，JACの各社で機種はB.747，B.737，A300など。国際線では，JAL，カーゴルクスでそれぞれB.767，B.747。

全体的には撮影の難しい飛行場である。自衛隊機に関してはR/W24エンドだけが近くで撮れる程度で，それ以外のポイントでは500㎜以上は欲しい。気象状況もよくはなく，春，夏は晴れてもすっきりと蒼空になることが少なく，秋，冬は冬型気圧配置でしぐれとなり，低く黒い雲に覆われ雨，雪が多い。この地域のシンボル的な日本三名山のひとつである白山を取り込もうにも頂上までくっきりと見えることは珍しい。

次に撮影ポイントについてアドバイスしておこう。まずR/W24エンド周辺の県道沿いだが，ここはランウェイエンドから約500mの位置。午前中順光で，秋から冬であれば午後2時ごろでトップとなる。着陸機の真横がF-15で300㎜。近くの河川の堤防に登るとエンドの正面に位置することができるが，ILSローカライザーの施設が邪魔となりランウェイは見えない。ちなみにR/W06離陸機はここからだと高いので，道路沿い北側に約500m進んだところがいい。市街地を避けるよう離陸コースが設定されていることもあり，ヒネリの背中がまれに撮れることもある。500㎜でもファインダーに8割程度。午後遅くに順光気味となる。

反対側のR/W06エンド周辺の県道沿いはランウェイを見下ろせる位置で，F-15の着陸で200～300㎜。午前中は一瞬しか撮れず，午後は光線が悪い。このポイントから県道沿いに500mくらい西側へ移動すればR/W24離陸のF-15が狙える。各機離陸状況によるが，たまにひねってくれる場合があり，それが狙い。600㎜以上が理想。終日逆光なのでその効果狙いに徹するといい。夜間はランウェイ正面から進入灯がきれいだが，写真にすると一般的なアングルに落ち着いてしまう。

鉄工団地からILSグライドスロープを目指し，外柵まで約200mの小松鉄工団地沿いの国有地もポイントで，R/W24を離陸するF-15を500㎜以上で撮れる。高度を押さえた機体がくれば400㎜で背景に白山山系を取り込むことも可能だ。カーゴルクスのB.747も135㎜で同様に撮れるが，それ以外の民間機は高過ぎて無理。また目の前の民間側タキシーウェイ上の機体は近く，A320が真横105㎜といった距離。R/W06時に狙えるのはタッチダウンのショット程度で，日の長い季節に限り，午後遅くから順光だ。

どこの空港にもあり，一般的な空港ターミナル見学デッキは民間機のスポットイン／アウトが撮れるほか，条件がよければR/W上のF-15や白山山系を取り込んだショットが500㎜以上で撮影できる。午後遅くに順光となる。また貨物ターミナル地区では民間機のスポットインやタキシングが撮

Photo : Haruyuki Deguchi

ナイトに向かうファントムのABの光跡を狙った。F-15となった今はなかなかAB離陸にお目にかかれない（キヤノンF-1, 500mm, PKR, 30", f5.6)。

Photo : Eiki Nakashima

離陸滑走距離の長いこの便は，ちょうどよいタイミングで白山にかかる。澄んだ空に白山はくっきりと見えるが，光線状態が今ひとつ。場内の草も枯れ，色調がイマイチ冴えないが，この季節，時間帯では充分過ぎる条件だった（キヤノンF-1, 135mm, PKR, 1/500, f5.6)。

夕陽とF-15が重なるのでは……と3，4日通った。しかし，なかなかうまくいくものではない。これがジャストタイミング！　風向きの関係からそう多くはない光景だ（ニコンF4S, 300mm, KR, 1/500, f11)。

Photo : Isao Takebe

美しい塗装を施したハーレクィーンのDC-10。夜間撮影においてフィルターワークを駆使し，さらにその色彩を高めてみた。背景の施設の照明も効果的だった（キヤノンF-1, 100mm, RVP, 8", f5.6)。

Photo : Eiki Nakashima

れる。

航空祭においては撮影対象を絞りこみ，たとえばF-15の機動飛行を近くで撮る場合は空港に行ったりする。ただし，それ以外の飛行展示をあきらめたり逆光ベースとなる点は充分納得しておくこと。航空祭では一般駐車場は離れているし周辺は交通渋滞で容易に移動できる状況ではないが……。

撮影に当たっての注意点として特別なことはないが，一般的にまわりへの配慮をしていただきたい。過去，小松でのベストポイントであった“松林”ポイントが閉鎖された。もともと閉鎖されることは決まっていたが，基地側の配慮なのか長い期間立ち入りが黙認されていたと聞いている。迷惑ファンによるゴミ捨てや喫煙，外柵の破損，さらには地元住民とのトラブルによる基地への苦情などが多発し収拾しきれなくなったようだ。既存の撮影ポイントでもこのような問題は多発している。また，貨物ターミナル地区は原則一般車進入禁止地区でなので注意が必要だ（いずれは貨物地区の拡充がされる予定ではあるが……)。

百里

オフィスA.K.(秋山功実，小山 章)

茨城県東茨城郡小川町百里に所在する百里基地は航空自衛隊の戦闘機が撮影できる基地としては首都圏にもっとも近い位置にある。2,700×45mのランウェイ（R/W）はほぼ南北に走っていて，このランウェイを中心とした小川町の地図が町役場で購入できるので（1枚200～300円程度）入手しておくと便利だ。

撮影ガイドに入る前に言っておくが，残念ながらここ数年で国有地，私有地ともに立ち入り禁止となった区域が増え，最近はタキシングの撮影はほとんど難しい状態にあるため，撮影のメインは離着陸が中心となる。なお解説文中のレンズのセレクトはF-15クラスの場合を想定してある。

まずR/W03の場合，正門近くにあるゴルフ場付近で離陸した機体が右にひねることが多いので，その道路沿いから400～500㎜で上昇中の機体の背面の撮影が可能。光線的には午前中が順光だ。また午後は北門付近からテイクオフが狙えるが，距離があるから単機なら400㎜以上が必要となる。通称「違憲山」付近のフェンス沿いからなら使用ランウェイにかかわらず，離着陸する機体とランウェイを入れたショットが400㎜以上で撮影可能。続いて着陸態勢に入った機体を狙えるポイントを紹介しよう。午前中は基地南側のアプローチコースとクロスするように走る道路沿いから，アングルによっては200㎜で撮影できる。夕日のきれいな日にはあえて逆光線の絵作りを楽しむのもいいだろう。午後は道路から基地側に下った農地のあぜ道がいいが，畑を踏み荒らすようなことはないようにして欲しい。ここからは若干見上げた感じになり300㎜以上のレンズが必要となる。

次にR/W21使用時のアドバイスといこう。午前中は基地南側にある紋谷池付近で，離陸後左旋回する機体を500㎜でモノにできる。躍動感あふれるショットを狙いたい。ちなみに午後は県警ヘリの格納庫（旧アラートハンガー）付近にあるフェンス沿いから，500㎜以上で機体の下面を撮影できる（東側にターンするため）。着陸機については北側の旧外周道路が閉鎖されている場所，およびその周辺のフェンス沿いから400㎜以上で撮影可能だが条件はあまりよくない。午後は前述のとおり。

なお最近は2月ごろに積雪があるので，これをレフ板替わりに使ってみると美しい絵になる。ここまで順光を基本に解説したが，こだわらずに反逆光で機体を光らせたり，夕日をバックにシルエットにしたりと工夫次第で色々なカットが撮れるので，ぜひチャレンジしていただきたい。

最後にあまり平日に撮影へ出かける時間がないという人には，やはり航空祭が唯一のチャンスと言えるので，ここではちょっとしたアドバイスをしておこう。航空祭は訓練展示や3年に一度の航空観閲式が行なわれる土曜日の翌日に開催されることが多くなった。この訓練展示，観閲式は一般公募もされるので，航空雑誌などを見て応募してみるといい。3自衛隊のおもな機体が一度に撮影できるので，スポッターの方にはオススメだ。逆にその影響で航空祭への米軍機の参加はほとんどなくなってしまった（前日に飛来できないなど受入れの問題）。航空祭当日はここ数年，朝から周辺道路が大渋滞(「朝7時にインターを降りたのに基

夕闇迫るR/W21にアプローチするF-15Jを外柵付近から狙う。500㎜を使用して燃える夕日を引き寄せてみた(ニコンF3, 500㎜, PKR, 1/500, f4.5)。

訓練を終え，基地上空へ進入した２機のイーグルの背に太陽を背わせ，広角レンズで空の広がりを強調，光と影が演出するモノトーンな色合いの作品となった（ニコンF3, 28㎜, PKR, 1/500, f8）。

雪の降り積もった朝，通常訓練を終えた１機のイーグルが白銀のR/W03に舞い降りる。新雪の広大なレフ板が下面のディテールを見事に浮かび上がらせる。北国では日常茶飯事でも，ここ百里ではなかなかお目にかかれない光景。撮影には天気予報も重要な情報源だ(キヤノンEOS-1N, 500㎜, KR, 1/500+1/3, AE)。

雨の滴る冷たい夜，基地東側サイレンサーに１機のファントムが駐機されていた。キャノピーと機体表面を濡らす雨で暗夜なイメージを表現できた（ペンタックス６×45, 150㎜, RVP, 20", f8)。

地到着が昼になった」なんて話もよく耳にする）となるため，泣きを見ないためにはバスを利用する方もできる限り早めに出かけるといい。ヒコーキ撮影はまさに早起きは三文の得と言える。

ランプ地区は午後から逆光となるので，頃あいを見て会場と北門とを結ぶシャトルバス（有料）を利用し，駐車場地区となる西側へ移動した方がいい。ここからは外周フェンスよりもかなり内側で，撮影可能なため，滑走路が近く300㎜程度でF-15Jの機動飛行やブルーインパルスの迫力あるショットが撮れる。

成田(新東京国際)

窪田靖志

新東京国際空港とは名ばかりで，千葉県成田市にある成田空港だが，仮にも日本の表玄関である。たいていの空港と違って空港までのアクセスは非常によく幅広い。都心からは成田エクスプレス（NEX）や京成スカイライナーも出ているので気軽に出かけられる空港のひとつだろう。

まず電車やバスなど公共交通機関を利用して撮影に出かける場合，成田空港に着いたら北風時は着陸側ランウェイ（R/W）34方面へ行ってみよう。空港第１ターミナルから京成成田駅行き（東成田経由）のバスに乗って中之台で下車する。午前中は航空科学博物館駐車場が着陸側のポイントで，タキシングや午後のアプローチを狙うには，この停留所からランウェイを潜った先がいい。航空科学博物館にはYS-11の初号機，MU-2などが屋外に展示されていて，館内のテラスからもR/W16のアプローチが狙える。さらにフライトシミュレーターなども設置されているので時間のある方は（食事も取れる）行ってみるといいだろう。

次に南風での着陸はR/W16となるが，まずJR成田駅からJR三里塚駅（バスターミナル駅）方面のJRバスに乗ることにより，撮影ポイント付近まで行くことができる。法華塚で下車し，三里塚方面へ向かい，ひとつ目の信号を左折して500mほどの場所がポイント。

車で撮影に出かける時は，東関道で成田I.C.を降りればよい。空港を挟んで国道295号線，もしくは三里塚街道移動すれば各ランウェイエンドに向かうことができる。基本的には大別すると撮影ポイントは３つである。R/W16エンドとR/W34エンド，それに空港第２ターミナルくらいか（第１ターミナルは現在工事中で，撮影には適していない）。　成田も最近は航空機写真ファンの数が増え，晴れた休日の10時くらいには車の置き場所もなくなるほどになってきているので，車で出かける人はとくに早起きすることが必要である。撮影ポイントである各ランウェイエンドは，そのほとんどが空港公団の土地であるか，農地である。成田空港という場所柄，機動隊の警備も厳重である。職務質問もかなり多いので，それぞれ身分を明かせるものを持っていよう。またゴミを捨てるとか，私有地や畑を荒らすようなことは絶対にしないで欲しい。

さて今年になって増えた撮影ポイントとして，R/W34側に空港公団によって造られた「さくらの丘公園」がある。離着陸は300㎜前後で可能。タキシングには向かないが，とくにヨーロッパ，アメリカ線のR/W16からの離陸を撮るにはよいポイントである。また，第２ターミナルのオブザベーションデッキは，金網にレンズ用の穴が開けられている。数に限りがあるものの，夜景を撮影する場合は，ここがベストポイントとなっている。

一日の離発着をおおまかに分けると，６：00～12：00まではアジア，ヨーロッパ線。また午後12：00以降はアジア，アメリカ線がメインである。貨物機は早朝または夜が多い。なお，成田での基本的な使用レンズは，135～300㎜のレンズがあれば離着陸およびタキシングは大丈夫である。ただしビジネスジェットや，ILSのチェックでローアプローチするような小型機を撮る場合は，400㎜以上

UPSは貨物専門の航空会社。2000年開催のシドニーオリンピックのオフィシャルキャリアである同社のスペシャル・マーキング機をR/W16付近のトンネル上から撮影。超望遠を使ってジャンボらしさと背景を引き寄せるために送りで狙ってみた。ここからB.747の側面形は105mm（ニコンF3, 400mm, KR, 1/500, f8）。

本来，午前中に離陸してしまうサウジアラビア航空のフレイター，この日はディレイして夕刻の出発。オレンジ色の夕日に照らされたMD-11のカウリングエッジが浮き立った。撮影はR/W16「駒井野」から５分ほど歩いたところ。ここからB.747の側面形は135mm(ニコンF3, 400mm, KR, 1/250, f8)。

のレンズが必要となる。

今後は、空港反対派住民との折衝もようやくひと段落したことから、滑走路等の拡張も進んでいくことと思われ、新たな撮影ポイント開拓に興味の尽きることはない。カラフルな世界のエアライナーたちを被写体に、美しい１枚を撮ってみてはいかがだろうか。

夕暮れのエプロンにたたずむタイ国際航空のA300スターアライアンス塗装機。夕刻に到着した機体も第２ターミナルにスポットインする機体は，出発が夜でも撮影可能。ただしゲートナンバーの確認は要。成田でのナイトショット・ポイントだ（ニコンF3, 80〜200mm, KR, バルブ, f8）。

横田

中川利明

都心から近くファンも多く集まる東京都福生市ほか3市にまたがる横田基地は手軽に米空軍機，とりわけ輸送機中心の写真が撮れる基地で部隊のバラエティーはかなり豊富だ。最寄り駅はJR青梅線の拝島駅（R/W36側），八高線箱根ヶ崎駅（R/W18側）で，基地西側には国道16号が南北に走っている。オープンハウスは7～9月に例年実施されているが，フライトの類いはほとんどない。

横田をホームベースとする374AWのC-9，C-21，C-130は平日ほぼ毎日トレーニング飛行を続けており，一度ローカルフライトが始まると一日中何かが飛んでいる感じで，時には「あんなふうにも飛べるんだ」なんて関心することもしばしばある。でもでもなぜか横田のハークはローカルフライトばかりで，あまり本来の仕事をしておらず，TDYで来ている3WGのハークとサザン(今はリンデン)のL-100が国内と韓国向け物資を運んでいるように見える。

いわゆる外来としては，週末によく飛来する海兵隊のF/A-18と，今年になってとくに目立つ平日のCVW-5機が中心で，空軍のF-15，F-16はめっきり減って，まるで海軍か海兵隊基地のようである。また大きな演習時も魅力のひとつで，昨今はキーンエッジや秋のコープノースに数機のKC-135，EC-130が展開し，賑やかであった。このような時はフライトにパターンがあるため，この時期に有給休暇を取って来る社会人も少なくない。

このほか横田の楽しみであるのがド珍機の飛来で，98年の目玉にはオーストラリア空軍のF-18と支援機，イギリス空軍のニムロッドなどがあった。また米本土から見慣れない輸送機や戦闘機が各地への中継地として訪れることもある。こんなことばかり書いていると「すごい基地だな」なんてイメージを先行させてしまうので念を押しておくが，外来機や珍機は共通して回数が非常に少なく，週末に飛来するとは限らないという最大のネックをかかえていることを忘れないで欲しい。航空自衛隊の基地ほど撮影チャンスは多くなく，アートな写真をモノにするには運と辛抱強く待つことが必要だ。

米空軍基地ということで，AMCの輸送機はKC-135が定期便で飛来する時期などはほとんどの飛行隊が見られ，1996～97年ごろにはほぼ毎日飛来していた。現在は437AWがローテーションで2～3機常時派遣され，ディエゴガルシア方面のミッションに就いていて，60AWや305AMWのKC-10も同様に行なっている。これらは燃料やカーゴが多いため，かなり低高度の離陸を撮影することができる。C-5やC-141などもコンスタントに飛来しているが，こちらは世界情勢によってまったく飛来しない時期がある（湾岸危機やボスニア紛争時はそうであった)。しかし日本や韓国への物資輸送がなくなるわけではないので，替わりに飛来する外来機を待てばよく，一例としては本来は実験機のはずのNC-141AがAMCミッションで飛来したこともある。新聞やニュースをよくチェックしておくと外来機撮影に役立つ情報がきっとあるので，「直接関係ないや」なんて言わずにつねにアンテナを張り巡らしておこう。

ここで簡単に撮影ポイントを紹介しておく。ラ

98年のフレンドシップデーで撮影。数年前よりオレンジ色の照明が付き，夜景が撮りやすくなった（キヤノンEOS-1N, 80～200㎜, RAP, AE, f5.6）。

R/W36エンド付近の通称「直角カーブ」からイギリス空軍のハーキュリーズC.3Pを撮る。陽炎の出ない早めの時間帯がベストだが，そうはうまくいかない（キヤノンEOS5，80～200㎜，KR，1/500，f.6.7）。

撮影環境に恵まれない横田では，着陸機の撮影にも苦労がたえない。森から急に現われたり，高度が高かったりする状況で，美しいVC-20Bの姿を捉えた（キヤノンEOS5，300㎜，KR，1/500，f8）。

外来機をモノにするには飛来状況をキャッチするのがカギ（キヤノンEOS-1N, 300㎜, RDPII，1/400）。

ンウェイ（R/W）36側はフェンス沿いの直角カーブ付近がタキシングを撮るポイントで，R/Wエンドまで来る機体だけ撮影可能。またここから南に下がったところから午前中のR/W36着陸機が撮れる。ちなみに午後は道を挟んで基地より南側（熊川）にあるグラウンドからの撮影となるが，離着陸ともにやや高度が高い。

北側のR/W18にはタキシングが撮れる横田名物のポイントがある。ここは基地東側のフェンス沿い（石川島播磨重工業周辺）一帯で，R/W18へ向けタキシー中の機体を午前中だけ狙える。正面へも回り込めるため，絵作りに最適なベストポイントだろう。また午前中の着陸機も撮影可能だ。R/W18の午後の着陸は撮影しにくい部分が大半なので，国道16号沿いで自分の撮りやすい場所をみつけるといいだろう。いずれの場所も戦闘機は300㎜～500㎜でOKだ（一部200㎜でも可能）。

戦闘機にしか興味がないという人にはもの足りないかもしればいが，前述のとおり時々「あっ」と驚く外来機が撮れるのが横田の魅力といえる。

羽田(東京国際)

大谷泰基

マリンジャンボ以来の大人気航空機となった全日空のポケモンジェット，新規航空会社として新たな試みをしているスカイマーク，エアドゥーなどの発着空港である現在の東京国際空港（羽田）は航空機ファンにとって魅力ある飛行場となっている。羽田へのアクセスも最近，従来の浜松町駅からのモノレールのほかに，品川駅から直通の京浜急行線が空港ターミナルまで乗り入れており，便利になった。空港ターミナルビル2Fには撮影以外でも，飛行機好きの人なら立ち寄ってみたい場所がある。日航商事には，世界各航空会社のデスクトップモデル（完成品）が数多くあるし，全日空商事には今人気のポケモン機関連のさまざまなグッズが並べられている。ビッグバード内には，値段は少々高めだが，飲食店もあり撮影で空いた胃袋を満たしてくれるほか，多くの東京みやげの販売店がある。屋上展望台は，周近に航空機を撮影できる手軽な場所ではあるものの，ごく限られたアングルとなってしまうので，ここでは空港周辺での撮影ポイントを紹介しよう。

まず，もっとも近くでタキシングを撮影できるのが，モノレールの新整備場駅を下車したフェンス沿い。駅近くのフェンスの網目は細いので，奥にある消防署施設の側の比較的網目の大きくなった場所で，絞りを開放気味にすれば撮影できる。手前のタキシーウェイ（J-3）は標準レンズでも機体があふれるほどだが，奥のタキシーウェイ（J-2）はB.747で70㎜程度。

空港ターミナルから連絡橋でつながる立体駐車場P-1とP-2は原則的には車利用者の施設であるが，立ち入り可能。いずれも6F屋上がベストだが，高いコンクリートフェンスがあり，所々に覗き穴があるが，脚立を立てないと撮影しづらく，5Fからの撮影をオススメしたい。P-1駐車場の南側には世界的にも珍しい，高速道路に架かるタキシーウェイJ-2, J-3上のB.747を200㎜ほどで撮影でき，R/W16Lから離陸するB.747を400㎜以上で撮れる。P-2からも撮影距離は同じで，R/W34Rの時は，ここが離陸機のポイントで，またVIP機エリアを見ることができ，タイミングがよければ北側端でVIPスポットエリアへ向けタキシングしてくる機体を300㎜程度で撮影できる。ただし両ポイントとも，滑走路手前に高い土盛りがあり，障害になる。なおこのVIPエリアへは，徒歩または空港循環バスでフェンス際まで行って，間近でパーキング中のVIP機の撮影も可能だが，すぐ近くに空港警察もあるので，撮影に際しては節度ある行動を心がけたい。

着陸機のポイントは，R/W34Lの時は，川崎駅からバスで行ける旧川崎フェリー乗り場近くの首都高浮島出口付近で，B.747が300㎜程度。R/W34Rの時は新整備場駅からフェンス沿いを奥まで行ったところになる。南風の時は，大森駅から平和島駅，流通センター駅を通る京浜島循環バスで，京浜島海洋公園で下車して，海沿いに続く遊歩道の東側奥まで行けばR/W16Lに着陸するB.747が300㎜程度，R/W22では135㎜ぐらいで撮影できる。またお隣りの城南島で午前中早めならば，撮影できるポイントもあるが，ここはすぐ光線状態がトップ気味となってしまう。

P-2駐車場から撮影したスカイマークエアラインズのB.767。同社の２号機にあたり，98年11月末から１号機と数日交替で路線に就航したもの。この場所からは離陸機を撮る場合，最低でも400㎜が必要となるが，航空機写真において離陸シーンは，もっとも美しいものであり，羽田に出向いた時には，ぜひ狙って欲しいショット（キヤノンEOS-3，300㎜×２，RMS P-2現像，1/1000，f10）。

夜の空港はロマンチックで，美しい光を放つ。羽田に行けば必ず毎日見ることのできるANAポケモンジェットだが，札幌行き71便の出発が「夜景」となる冬の時間になるのを待って，ビッグバードに出掛けた。出発前にプッシュバックされたあと，トーイングカーが離れ，タキシーアウトするまでの数分間のチャンスを狙って撮影した（キヤノンEOS-1N，70〜200㎜，RVP＋１増感，30"，f8）。

ほかに空港からはだいぶ離れてしまい，流通センター駅からも徒歩ではかなり時間がかかるが，城南島北東端の東京港湾局と東洋水産が目印となる場所がある。海側からアプローチしてR/W16Lに着陸してくる機体が，香港カーブのような感じで撮影できることがあり，500㎜以上のレンズの使用が必要であるが，羽田における魅力的なポイントである。このほかにも数ヵ所の撮影ポイントがあるが，先にも記述したように，羽田は政府要人機や外国VIP機の発着が多く，警備上立ち入り制限区域も多いため，撮影時にフェンス沿いで不審な行動をとったり，違法駐車で楽しい撮影が台無しにならないように注意して欲しい。

羽田は国内航空会社発着メイン空港であり，日本で運用されている主要航空会社のほとんどの航空機を見ることができるので，ビッグバードだけでなく，少し長めの望遠レンズを持ってさまざま撮影ポイントに出向いてみてはいかがだろうか？

城南島南東端より夏の早朝，朝日を浴びる羽田管制塔を狙った。まだ眠りから醒めぬANA，JAL機が手前に駐機している（キヤノンEOS-1N，70〜200㎜，RDPII，1/125，f4）。

厚木

天野昭彦

第5空母航空団（CVW-5）のホームベースとして知られる米海軍／海上自衛隊厚木基地は神奈川県の中央部，大和市と綾瀬市にまたがっている。基地北西には東名高速，国道246号線が走り，基地東側には町田–藤沢線が通っているため，車でのアクセスに不便はない。電車も小田急江ノ島線が基地東側を通り，北側には相鉄線が走っているので便利だ。

同基地の所在部隊は海自と米海軍のふたつに分けられるが，基地東側エプロンを中心とする海自はP-3Cを運用する第3，6航空隊とさまざまな機種を評価試験する第51航空隊，SH-60Jの厚木救難飛行隊が所在する。米海軍は西側エプロンと東側の一部にCVW-5所属のF-14A飛行隊VF-154，F/A-18C 3個飛行隊VFA-27，-192，-195，E-2C飛行隊VAW-115，EA-6B飛行隊VAQ-136，S-3B飛行隊VS-21，SH-60F/HH-60H飛行隊HS-14，C-2飛行隊VRC-30が所在する。加えてHSL-51やベースフライトもここを基地とする。

CVW-5は横須賀を母港とするCV-63キティホークと行動をともにしており，もちろん航海中は空母に搭載されているため厚木には不在となる。撮影チャンスは航海を終えて帰投した各飛行隊が，次の航海に向けて陸上訓練を行なっている時期が基本となるのでこれだけは覚えておいて欲しい。そのほかに外来機として山口県の岩国基地にローテーション配備中の海兵隊機（F/A-18A，C，D，EA-6B，AV-8B）や，青森県三沢基地に配備中のP-3C，全国各地から海自のほぼ全機種がたびたび飛来する。このように撮影できる航空機が多機種におよびフライトも多いので，被写体に困ることはない環境と言える。

撮影に関しては大きく分けて基地北側（R/W19）と南側（R/W01）の2ヵ所となるが，まず北側から説明するとランウェイの延長線上に近い相鉄線沿い（北側）がポイントとなっている。最寄り駅は小田急線大和駅か相鉄線相模大塚駅で，徒歩で20分程度。午前中は処理場付近にある土手一帯か，フェンス沿いの国道脇がよく，ランウェイとの距離も近いため，F-14クラスの着陸であれば135mm～200mmで撮影できる。午後は芝畑の沿道一帯が好条件で，線路の電線にさえ気をつければ，離着陸ともに自分のレンズにあった場所から狙える。離陸は延長線上の市街地を避けるべく，西側にひねることが多いので，タイミングが合えば迫力ある旋回中のショットが撮れる。

次に基地南側だが，撮影場所は小田急線桜ヶ丘駅が最寄り駅になる。といっても徒歩では30分ほどかかるので，金銭的に余裕のある人はタクシーが便利だ。車では外周道路沿いに行けば着けるので問題ないだろう。南側外周道路一帯で離着陸が撮影でき，レンズは300～500mmが必要だ。また大型機であれば西側フェンス沿いからランウェイ上をタキシング中のショットなども狙える。

オープンハウスでの撮影については，エプロンから滑走路までが遠いので，展示機を撮影したら，思い切って基地外周から撮るのも手だ。また事前にはプラクティスが行なわれたり，外来機が多数飛来するので，エアショー前の1週間は要チェックだ。

イントルーダーの退役が近づいたころ，夕陽をバックにトライしてみた（キヤノンEOS5，300mm×1.4，KR，1/125，f4.5）。

どこの基地でも撮影ポイントの減少が問題になっているが，厚木では唯一タキシングが撮影できた場所が2年前に閉鎖になってしまった。これは植樹による目隠しとフェンスの2重化によるもので，撮影者のゴミの不法投棄，タバコなど火の不始末，フェンスなどの施設の損壊がひとつの理由と言われている。これからいい写真を撮ろうと思っている方は，まずテクニックよりも何よりマナー，モラルを持つこと。それを守って飛行場で人より多く撮影するのが，上達への道だろう。また撮影仲間を作り，写真を見せ合ってお互いを高めあうのもいい方法だ。

空気の澄んだ早朝にR/W01を離陸するC-9Bを狙う。同機のテイクオフは非常に高いのが常だが，この日は高度が低く，ギアアップの瞬間を捉えることができた（キヤノンEOS5，300mm，1/500，f5.6）。

空母の出港日，朝一番でNAF厚木から母艦へ向かうSH-60Fを撮る（キヤノンT-90，500mm，KR，1/500，f5.6）。

R/W19でタッチ＆ゴーを繰り返すC-2。回数を重ねるたびに場周旋回が短くなり，バンクを取ってショートカット気味に進入してきたところを送り気味に捉えた（キヤノンEOS-5，300mm，KR，1/500，f5.6）。

小牧(名古屋),岐阜

柵橋泰之

愛知県のほぼ中央部に位置する小牧基地／名古屋空港は飛行場西側に空港と三菱重工があり，東側に航空自衛隊小牧基地が所在する。名古屋からは名鉄犬山線と小牧線を乗り継ぐことになるが，撮影ポイントによって最寄り駅も異なるので注意が必要だ。車は名神自動車道小牧インターからつながる国道41号線がそばを通っているので分かりやすい。

名古屋空港には国内主要エアラインと東南アジア中心の国際線が乗り入れていて，空港北側にある三菱重工小牧南工場ではご存知のとおり，次期支援戦闘機F-2の生産やF-1，F-15など多機種の定期検査（IRAN）が行なわれている。また小牧基地にはPKO参加で知られているC-130Hを運用する第１輸送航空隊と，UH-60Jなどの救難機全機種を保有する小牧救難教育隊，それにT-1Bによって管制官の養成を行なっている第５術科学校が所在する。ここからは一般的な撮影ポイントについてアドバイスしよう。

空港南側にはエアフロントオアシスという公園があり，R/W34アプローチが狙える。前後に移動することによって70～200mm，300mmの２本ですべて撮影可能だ。この公園には小高い丘があって，空港を見渡すことができ，旅客機ならばR/W34に向けてタキシングする機体も狙える。また冬場は国際線が出発する前に日が落ち，照明も美しいので夜間撮影にも向いている。駐車場も用意されているので車でも安心だ。

空港の南西側には名古屋の代表的なポイントがある。11～12時以降が終日順光で，R/W34タキシーウェイ沿いにフェンスがあるが，90cm以上の脚立があればどこからでも被写体の大きさに合わせて撮影できる。B.737以上の旅客機ならば50mm単焦点レンズ１本持っていれば，場所を変えることによってすべてフルフレームで撮れる。また自衛隊機も三菱でIRAN後，試験飛行に向かうF-15やT-2などが70～200mmでさまざまなカットが狙える。なおここからランウェイ上の機体を狙うにはF-15で400mmが必要となる。このポイント付近には大型車がよく出入りするので，駐車には気を使いたい。　国内線空港ターミナルビルには送迎デッキがある。ここはおもに，一般的なエアラインのスポットインとタキシングの撮影となるので，絵のバラエティー性はあまり望めない。また滑走路上をドラッグシュートを使用して通過する自衛隊機はこのポイントがベストだろう。

空港の北西側R/W16タキシーウェイに平行したフェンス沿いもポイントで，R/W16使用時のタキシングやPヘリパッドを使用するヘリの離着陸が200～300mmで狙える。三菱の試験飛行を行なうヘリ（SH-60J，HSS-2B，MH-53E，MH2000など）はすべてこのPヘリパッドを使用する。

続いて，岐阜県各務原市にある岐阜基地についてアドバイスしよう。岐阜には飛行開発実験団が所在し，川崎重工業が隣接する。また基地南側にはかかみがはら航空宇宙博物館があり，飛鳥などの貴重な機体が所蔵されているので合わせて出かけてみるといい。恒例の航空祭はXF-2の地上展示や飛行開発実験団所属機が絶え間なく飛ぶが，エプロンからは終日光線状態がよくないのが残念だ。

Pヘリパッドから SH-60Jがテスト飛行へ向け離陸する瞬間を捉えた（ミノルタα-9xi, KR, 200mm, 1/350, AE）。

領収試験に向け，タキシングするF-15の機首アップを300mmで狙う。このポイントはフェンスから非常に近く，パイロットとちょっとしたコミュニケーションがとれるのが魅力だ（ミノルタα-9xi, 300mm, KR, 1/350, AE）。

基地南西のフェンス沿いからキャセイパシフィック航空の塗装機を撮る。（ミノルタXE, 50mm, KR, 1/250, f8）。

基地の方は１年間のほとんどがR/W28なので，必然的に撮影はR/W28エンドでの着陸とR/W10エンドでの離陸のみとなる。着陸機を狙うにはエンドの道路を挟んで，少し高台になった空き地がよい。電車の場合は名鉄各務原線の名鉄二十軒駅から徒歩となり，車の方は国道21号線を三ツ池交差点で曲がればよい。ここは一日中順光で200～300mmで撮れることから岐阜のベストポイントといえる。 離陸機はR/W10エンドの外周道路付近から撮れるが，通常は離陸高度が高いため，F-15でも400mm以上が必要となってしまう。ただし飛行開発実験団ならではの搭載物のテスト飛行が多々あるため，これらの機体は緩やかなテイクオフとなり，狙い目となる（300mm程度で撮影可能）。ここで注意したいのは周囲には木が多く，ランウェイが見えない点。離陸機をまったく予想できないので，エアバンドラジオは必須アイテムだ。このポイントの最寄り駅は名鉄各務原駅で，車の場合は国道21号を「航空自衛隊」標識のある交差点で曲がり，正門を目指せばよい。

テスト飛行を終え岐阜に帰投してきたAAMフル装備のXF-2を捉える。このXF-2のように，試験段階から新鋭機が狙えるのは岐阜ならではの光景だ。（ミノルタα-9xi, 200mm, KR, 1/350, AE）。

伊丹(大阪国際),関西国際

岡田秀生

伊丹空港は大阪の西の外れにある国際空港で,数多くの撮影スポットがあり,国内線の新造機や新会社の機体,さらに全日空整備があるので,売却される機体などが撮影できる。これから出かけようという方にいくつかのポイントを紹介しよう。まずはターミナルの展望デッキ。しかし現在は工事中で,国内線の一部しか開放されていないので,JAL系の機体は撮りにくく昼からは逆光になってしまうのが難点。工事の方は来年6月ごろに終了予定で,その際に旧国際線の展望デッキも開放されることになっており今から楽しみだ。この場所はタキシングで100～400㎜,ランウェイ(R/W)上の機体は300㎜以上が必要。伊丹は1年をとおして風向きが安定しており,台風などで天気が大きく崩れている場合以外は,ほとんどがR/W32を使用する。

次に早めに離陸する機体が撮影できる伊丹側のトンネル出口付近。ここはターミナルから伊丹市営バスの岩屋循環行きに乗って上須古で下車するとすぐだ。伊丹で離着陸両方が撮れ,地元ファンが集まるもっともポピュラーな場所が墓場付近で,ここからだとランウェイ上のジャンボが70㎜で撮影可能。R/W32L使用時は,200㎜程度まであればYS-11からジャンボまでカバーできる。が,R/W32Rの機体は距離があるため,400㎜以上が必要となる。墓場へは同じく岩屋循環行きバスで岩屋で下車,徒歩で10分程度。また前述のトンネル出口からは徒歩で20分くらいの距離。墓場という場所がら,マナーよく静かに撮影したい。

よく雑誌で見かける伊丹らしい,着陸進入中の機体が間近で撮れる場所は,R/W32エンド付近。アプローチコースの真下まで行けるので広角から望遠まであらゆるレンズで対応できる情景写真にもってこいの場所だ。交通の便は悪く1時間に1本程度,阪急宝塚線曽根駅からグリーンスポーツランド行きバスが出ており,原田下水処理場前で下車するとすぐだ。最後にR/W14エンド付近も紹介しておくが,前述のとおり使用される頻度は少ない。仮にR/W14になった場合はR/W32同様の撮影は可能で,ここへはJR北伊丹駅より徒歩15分でたどり着ける。いずれの場所にも近くにコンビニなどがないので,食事を取らなくても平気な人以外は,事前に用意しておこう。

今度はKIXでお馴染みの関西空港を紹介しよう,と言っても展望デッキ以外はないのだが……。まず空港内には2軒のコンビニがあるので,長居するつもりなら買い出しをしてから行こう。展望デッキには新館もあるが,北ウイングスポット(1～5)に出入るする機体が,かろうじて撮りやすくなっただけで,以前とあまり変わりはない。

この展望デッキは使用ランウェイ(R/W)によって撮影状況が大幅に変わる。冬場は北風が吹き,R/W06が多くなるためにヨーロッパ線の機体が離陸するのを,どうにか撮影できる程度。光線状態も午後3時過ぎから順光になるので,あまりいい条件とは言えない。夏場は南風が吹き込み,ランウェイが24になりやすいので撮影が可能となり,光線も昼過ぎから順光となる。着陸する機体はB.747で135㎜程度,タキシングは100㎜ぐらいから撮影できる。R/W06,24ともに100～300㎜のレンズ

空港外周沿いのトンネル付近から積乱雲をバックにR/W32にアプローチをかけるエアライナーを狙う（ミノルタX700, 80〜200mm, EB-2, 1/125, f8)。

が１本あれば，ほとんどの被写体をカバーできるだろう。

関空までのアクセスは，大阪からだと，JRの関空快速バスか，リムジンバスが便利。また車の場合は連絡橋は通行料が高いので，渡らずにりんくうタウン駐車場に駐車していくことをオススメする(駐車料金のなかに関空までのバス代が含まれている)。展望デッキの料金は大人820円，小人410円。

R/32Lから緩やかに駆け上がるB.747を墓場から撮る。このポイントは伊丹の写真ファンが必ず集まる場所だ（ミノルタX700, 35〜70mm, EB-2, 1/250, f11)。

関西空港唯一の撮影場所である展望デッキから，夕方遅くに着陸機を撮影。KIXらしさを背景に取り込んで見た（ミノルタX700, 80〜200mm, EB-2, 1/125, f8)。

岩国

村重寛一

山口県岩国市にある岩国基地は米海兵隊と海上自衛隊が共用する飛行場で，基地西側の米海兵隊は通常6ヵ月のローテーションでF/A-18A, D飛行隊とEA-6B飛行隊ががそれぞれ1個ずつ展開している。また近年はF/A-18C飛行隊であるVMFA-212が常駐している。海上自衛隊は基地東側エプロンを使い，P-3Cの第8航空隊，MH-53Eの第111航空隊，U-36，EP-3の第81航空隊が，US-1Aの第71航空隊所在する。撮影に出かけるには最寄り駅のJR岩国駅から距離があるので，タクシーまたはバスで各ポイントまで行くことになる。

岩国基地の撮影ポイントはランウェイ(R/W20)側がメインとなり，基本的にはR/W02からの離陸か，R/W20への着陸機を撮ることになる。なおR/W02側の着陸も撮れなくはないが，大型機（KC-10，C-141，C-5など）でも500㎜が必要となる。

では離陸機の撮影についてアドバイスしよう。R/W02使用時，基地北側の漁船を係留している船溜まりの東側から河口付近の間で撮ることになるが，午前中の早い時間が狙い時となる(とくにF/A-18は垂直尾翼が傾いているので，昼前には日が当たらなくなる)。午後はR/W20時の着陸機を撮るスポーツ公園で狙えないことはないが，離陸機は対岸のランウェイ延長線上にある工場地帯を避けるべく，東側へ大きく旋回するため，機体をあおった感じになってしまう。そういったわけで地元のファンは何か特別な機体がいない限り，離陸の撮影は午前中のみで終了する。午前中の離陸を撮影するには，ローテーションによる飛行隊の交替前に行なわれる空中給油訓練時が絶好のチャンスとなる。この時は一度に3，4機が離陸し，午前中のフライトが増加する。F/A-18は3本の燃料タンクを装備するため，離陸高度が低く，昔からファンのあこがれとなっている通称「岩国上がり」をモノにするのに，この時だけは500㎜ではなく300～400㎜で撮影可能となる。これらの情報を得るには，岩国に訪れた際に地元ファンと仲よくなっておくことがポイントだ。そのほか海自のP-3やEA-6B，軽装のF/A-18などはなるべく河口付近まで下がって撮る方が安全だが，パイロットによってコースや高度も異なるので運次第という部分が大きい。R/W02に向けタキシングする機体の兵装状態を双眼鏡でチェックするのもひとつの方法だ。

着陸機については岩国では南寄りの風が10kt以上吹かない限り，R/W02使用が原則となっている。2月ごろから青天の午後には南寄りの風が吹き始め，このころになるとR/W20使用が月に何回かあるようになり，3，4月と暖かくなるに連れて増えていく。5月ごろにはR/W20の使用が頻繁になり，梅雨明けの前線を日本海に押し上げた状態が続けば，ほとんど毎日R/W20使用になる。以上の理由からR/W20の着陸を狙うには梅雨明けから8月初旬までがオススメ。

岩国に出かけた際は前日の夕方の天気予報（この時は基地のある山口県ではなく，広島県南部の予報を見ること。岩国は広島に近く，風の予報は広島県南部がよく当たる）をチェックすること。とくに天気図の等圧線がどうなっているか？の確認も重要で，等圧線が狭くなっていると朝からのR/W20使用が期待できる。運よく朝からR/W20

R/W02からテイクオフしたホーネットを河口付近から狙う。これが典型的な「岩国上がり」だ（キヤノンF-1, 500mm, KR, 1/500, f5.6)。

この日は運よく朝からR/W20。船溜まりの西側をかすめるようにひねり込むAV-8Bを普段とは逆のアングルで撮影することができた（キヤノンEOS-1N, 300mm, 1/500, AE)。

大型機の岩国上がりは戦闘機とはまた違った迫力がある。岩国に来たらぜひ一度はモノにしたい醍醐味的ショットだ。(キヤノンF-1, 500mm, RRDPII, 1/500, f8)。

であれば、船溜まり近辺でひねり込んでくる着陸機が撮れる（300mm～500mm使用)。

午後はスポーツ公園での撮影。ここは岩国でもっとも知られたところなので、詳細は省略するが，真横写真に飽きた方はランウェイ側の金網の側まで近寄り，500mmで斜め前や，機首アップ，後方からのショットなどを狙ってみるのもいいだろう。岩国に来る際の注意すべき点は，大規模な演習時を除き，土，日はほとんどフライトがなく，クロスカントリーのための離着陸があるくらいだということ。ただ日曜の午後遅くにはクロスカントリーから帰ってくる機体があるので，週末にしか行けない方はこのチャンスを狙うのもいいだろう。また，土曜日の午後，日曜日および日本の祝祭日は，オーバッヘッド・アプローチが禁止されていて，着陸機はストレートインで進入してくるので注意が必要。最後に毎月１回（第１日曜日が多い)，ランウェイ工事のためクローズされることがあり，この日は午後５時過ぎまでフライトはない。

R/W20にランディングするF/A-18Dを機体の側まで寄り，送りで撮影してみた。このアングルは垂直尾翼内側に描かれたレターやマーキングを撮る場合にも有効だ（キヤノンEOS-1N, 400mm, RAP, 1/500, AE)。

福岡国際(春日)

小森克彦

九州北部の大都市，福岡県の空の玄関口が福岡市博多区にある福岡空港。JR山陽新幹線の終着駅でもある博多駅からは地下鉄で5分（250円），車でも市街地まで15分ぐらいという好条件に立地している。

空港には国内，国際線の旅客機が乗り入れているほか，海上保安庁のベル212/412，ビーチ200T，福岡県警のAS365N2，ベル206L-4，福岡市消防局のAS365N1/N2が定置されており，R/W16-34の滑走路を挟んで反対側には航空自衛隊春日基地板付地区が設置されている（こちらには西空司令部支援飛行隊のT-4と春日ヘリコプター空輸隊のCH-47Jが配備されている）。また，前述した乗り入れ航空会社は以下のとおり。日本航空，全日空，日本エアシステム，エアーニッポン，スカイマークエアラインズ，大韓航空，アシアナ航空，中国国際航空，中国東方航空，中国北西航空，中国南方航空，中華航空，エバ（長榮）航空，キャセイパシフィック，シンガポール航空，タイ国際航空，マレーシア航空，フィリピン航空，コンチネンタル・ミクロネシア航空，デルタ航空，以上22社だ。また，このほかにもチャーター便，米軍の輸送機，自衛隊の連絡機／輸送機など，外来は非常に多い。

空港の撮影ポイントとして，まず最初に挙げられるターミナルの送迎デッキだが，第1ターミナル（50円）は金網越し，第2ターミナル（100円）はガラス越しと条件はあまりよくない。ちなみにレンズの条件としてはエプロン上のB.777が70㎜，ランウェイ上だと135㎜で，DC-9クラスになるとこれがそれぞれ100㎜，300㎜となる。光線状態は午前中のみ順光となる。

空港ターミナル沿いの県道45号線をR/W34方面に北上すると，県立プール入口交差点（宝満尾バス停）のあたりに広い歩道があるが，ここではE9，E10タキシーウェイ上のB.747クラスの機体が80㎜，E11に向かうB.737クラスの機体が90㎜で撮影できるが，60㎝くらいの脚立があったほうがいい。こちらも午前中が順光となるが，駐車スペースはない。

この県立プール入口交差点から，タキシーウェイに沿ってR/W34エンドまで道路が走っており，ここでE11，W6タキシーウェイからランウェイにのる機体が撮影できる。光線の条件は前ポイントと同様で，B.747クラスが200㎜。近くのグラウンドの駐車場が利用できる。また，もう少し北には，R/W34アプローチが撮影できる公園がある（駐車場あり）。ここは午後から順光で，B.747クラスが80㎜，T-4で300㎜といったレンズが基準となる。このエンドからは，ランウェイに乗る機体も撮影できるが（C-130で300㎜），公園とエンドのフェンス際の間にある4車線道路は交通量が多いので，充分な注意が必要だ。

R/W34エンドのポイントから国道3号線に入り北上，最初の信号（右に牛どん店あり）を右折した突き当たりが自衛隊ヘリの撮影ポイントとなる。ここからはCH-47Jが300㎜，R/W16を離陸したB.747が135㎜で撮影できるが，タキシングする機体は撮ることができない。午後から順光となり，道路は狭いので注意が必要なポイント。

R/W34エンドの公園から，福岡の新しい顔ともいえるスカイマークのB.767を135mm相当で撮影。(ニコンF-601, 75-300mm, RDPII, 1/500, f5.6)。

R/W16エンド付近にも２ヵ所のポイントがある。ひとつはアプローチポイントで，空港通りから斜めに入った辺りではB.767クラスの着陸が100mm程度で撮影できる。場所も自由に動けるため，一日中順光で撮影できるが駐車スペースはない。もうひとつのポイントはエンドから空港ターミナル方面に向かった０番スポット前，空港北口交差点付近。B.737クラスが70mm，DC-10クラスなら40mmで撮影できる。脚立を使うか，付近にある小高い丘に登るのがグッド。

最後に紹介するのは空港から少し離れたポイント。空港ターミナルから県道45号線を南下，県立プール入口交差点を左折して緩やかな上り坂を進んでいくと東平尾公園のスポーツ施設“アクシオン福岡”がある。その裏側の遊歩道を登った辺りから，R/W16を離陸するB.747クラスが400mm以上で撮影でき，午前中のみ順光とはいうものの，おもしろいアングルを提供してくれる。ここには無料駐車場もあるので，車での移動も問題なさそうだ。

アクシオン福岡から撮影したJASのレインボーセブン。決してクリアなロケーションとはいえないが，雑然とした街並みがバックに写り，福岡らしさを演出する(ニコンF-601, 400mm, RDPII, 1/500, f5.6)。

ターミナルポイントからスポットの旅客機群を300mm相当で切り取る。乗り入れ航空会社，トラフィックともに多いため，福岡の撮影チャンスは豊富だ（ニコンF-601, 75-300mm, RDPII, 1/250, f8)。

０番スポットの丘からデルタのMD-11を夜景で捉える。証明が明るいので比較的夜間撮影も容易だ（ニコンF-601, 28-70mm, RDPII, ２秒, f3.5)。

築城

渡辺義孝

九州北部，北九州市と大分県北部とのほぼ中間に位置する航空自衛隊築城基地は，滑走路長2,400mのうち東側約300mが周防灘に突き出したかたちの特色ある基地だ。基地は福岡県行橋市と築上郡椎田町，築城町，京都郡豊津町の1市3町にまたがっており，周辺自治体との調整の難しさをうかがわせるが，ひところに比べれば反対運動もおさまっていると言える。基地外周からの撮影は，こうした住民感情へ配慮しつつ，基地や地域住民に迷惑をかけないように行ないたい。

通常，空自戦闘機部隊を擁する基地（航空団）は要撃戦闘飛行隊（FI）2個，または支援戦闘飛行隊（FS）2個で編成されるが，築城の第8航空団だけはFI（第304飛行隊）とFS（第6飛行隊）からなる，いわゆるコンポジットウイング（複合航空団）を構成している。なお，第6飛行隊が運用するF-1はF-2の配備によって徐々に退役する予定だが，同隊が最後のF-1飛行隊となる模様で，実戦配備の同機を最後まで見られるのは築城基地ということになりそうだ(F-1のタキシングが常時撮影できるのも築城だけ)。所属両飛行隊は，通常8時過ぎごろから一日3フライトずつ行ない（月～金)，水曜日までの週の前半2日にはナイトフライトも実施される。また，アラート待機は昼間第6飛行隊，夜第304飛行隊の変則体制をとっており，新田原の第5航空団と2週間交替でシフトしている。なお，季節，地域のイベントなどでノーフライトの日もあるので，注意が必要だ（毎最終月曜日はノーフライトデーが多い)。

撮影ポイントは大きく分けると4つ。北九州方面から国道10号線を利用した場合の，車でのアクセスを紹介しよう。まずは通称“墓場ポイント”。午後遅くとナイトフライトの際，滑走路をはさんだエプロン反対側から離陸機等を撮影できる。国道10号線が基地外周に差しかかった音無橋交差点の信号を長井浜方面に左折し，すぐ右折すると西門がある。ここを左に進んだあたりで，R/W07から離陸する戦闘機が300～400㎜で撮影できる。R/W25からの離陸機を狙う場合以外は，脚立があると便利だ。次は“R/W07着陸ポイント”。ここは10号線音無橋交差点を南に直進，その直後の信号のない交差点を右折したあたりで，R/W07へのアプローチが200～300㎜で撮影できる。午前，午後とも順光で撮影でき，条件によってはR/W25離陸機も狙える。そしてフェンスに沿って10号線を南下，アラートハンガー裏の防音壁のところを左折し小さな脇道に入ると，“アラート裏ポイント”がある。ここではコンクリート製フェンスをクリアするため120㎝以上の脚立が必要だが，戦闘機系のタキシングが200～500㎜で撮影できる。周辺は私有地が多いので，無断立入や迷惑駐車には充分注意すること。

最後が築城最大のウリ“堤防ポイント”だ。自衛隊前からさらに南下，西八田交差点を左折して海沿いをめざすと（小さな道が入り組んでいるので，詳細は各自地図で調べてほしい)，このポイントに到達する。ここからはタキシング，離着陸がほぼ一日中順光で撮影でき，バックも海や山でクリアな写真となる。戦闘機系の場合，タキシングで135～200㎜，離着陸で300～500㎜と理想的な条

西空演習直前，R/W07からのコンバットディパーチャーを実施するF-15J。そのブレイクする瞬間を堤防から捉えてみた（ニコンF4，500mm，KR，1/500，AE）。

航空祭当日，タキシングを収めようとあえて堤防で待つ。展示飛行を終えたT-4がタキシーバックしてきたところを望遠レンズの圧縮効果を使って撮影した（ニコンF4，500mm，RVP，1/500，AE）。

堤防付近からF-1のタキシングを狙う。何と言うこともない写真だが，翼下には築城ではめったにお目かかれないASM-1が搭載されている（キヤノンF-1，300mm，KR，1/500，f5.6+1/2）。この場所は築城ならではの一風変わったポイントだろう。

件だが，ポイントは防衛施設庁が管理する国有地のため，撮影者が迷惑な行為を重ねれば，周辺地域も含めて撮影が難しくなることを肝に命じておいてほしい。

基地を車で訪れる場合は九州自動車道小倉東I.C.から国道10号線を中津方面に向かって約50分。JR博多駅から鉄道を利用する場合はソニック，にちりん，にちりんシーガイアなどの特急を使って小倉，行橋で乗り換え，築城まで約2時間（小倉からだと各駅停車で1時間弱）。航空祭は例年11月上旬に開催されるほか，1～3月ごろには日米共同訓練，飛行教導隊の巡回教導が実施されており，7月ごろに西空演習が開催されている。

那覇基地航空祭に向かうT-33Aが給油のために降りてきた。あまり天候がよくなかったが，塗装機ということもあり，アラート裏で待ち構えてフィルムに収めた（ニコンF4，500mm，RAP，1500，AE）。

新田原

高野勝博

宮崎県の航空自衛隊新田原基地は，“日本のファイタータウン”の異名をとることからも想像できるとおり，なかなか魅力的な基地といえる。地元の第5航空団はF-15J/DJの第202飛行隊とF-4EJ改の第301飛行隊で構成されるが，その両飛行隊ともが機種転換訓練を担当するマザースコードロンで，その2個戦闘飛行隊に加えて飛行教導隊のF-15DJが配備されているというのも見逃せない。さらに新田原救難隊も配備されている。

第5航空団の2個飛行隊は，学生教育と通常訓練を行なわねばならず，そのなかでファイターウェポン（戦技課程）と呼ばれる空中戦のための特別コースも開講しているため，フライト数は比較的多い。また，平日から外来も多く，とくに那覇と本土を行き来する第302飛行隊のF-4EJ改は飛来頻度が高いといえる。このほかにも例年2月の中旬には日米共同訓練“コープノース”が実施されており，三沢基地35FWのF-16や嘉手納基地18WGのF-15などが展開する。

そして例年11月の第4週末ごろに開催される新田原の航空祭も人気のイベント。ここ数年，車での来場者が多く周辺が渋滞することもあり，早朝6時半ごろから開場しており，夜明けの遅い冬の九州地区では朝焼けのなかの飛行機が撮れる絶好のチャンスとなっている。また，滑走路南側は駐車場となっているが，ここは滑走路にも近く，撮影には最適（本来駐車場であることを忘れず，行動には注意すること）。飛行教導隊の迷彩イーグルをはじめとして，さまざまな戦闘機が間近で離着陸，デモフライトを繰り返す。

さて，この新田原基地だが，県庁所在地宮崎市の北に位置しており，鉄道を利用する場合なら日豊本線日向新富駅が最寄りとなる。宮崎空港から来る場合なら，JR宮崎空港駅から約50分だが，駅から基地までは車でも15分ほどかかり，タクシー以外の交通手段はない。運転免許があれば，宮崎空港付近でレンタカーを借りたほうが，移動範囲も広くなる。その場合は，宮崎自動車道宮崎I.C.から一ッ葉有料道路に入り，国道10号線を日向市方面に北上，新富町の市街地をめざせばよい。

それではおもな撮影ポイント5ヵ所を紹介していこう。まずはタキシングをねらえるR/W28エンド。基地正門から東へ500mほど進むと，R/W28側のタキシーウェイエンドに到達する。ここは目の前がアーミングエリア／タキシーウェイとなっており，待機中のF-15，F-4EJ改が100～300㎜で，R/W10からの離陸機が400㎜以上で撮影できるほか，離陸のためにR/W28エンドに向かう機体の正面形を狙うこともできる。ただし順光の時間は，夏場でも午前11時ごろまでで，冬ともなれば光線状態がいいのは朝だけとなる。90㎝級の脚立があったほうが便利で，付近の駐車スペースといえば脇道程度しかないので，ほかの車両の迷惑にならないよう充分な注意が必要だ。

次のポイントはR/W28アプローチポイント。R/W28エンドの南東側，県道を挟んで基地の反対側に小高い丘があり，基地全体を望める。ここからはR/W28にアプローチするF-15などを，400㎜以上のレンズでほぼ一日中順光で撮影できる。また，県道を挟んだ基地東側フェンス沿いからは，R/W10

R/W28エンドのポイントから，タキシング中のF-4EJ改を撮影（キヤノンEOS5，400㎜，KR，1/500，f5.6）。

航空祭で，背面を大きく見せてターンする第202飛行隊のF-15DJを撮影。駐車場エリアからなら，ほぼ終日順光でデモフライトを撮影できる（キヤノンEOS5，400㎜，EB-2，1/500，f8）。

R/W28にセクションアプローチする35FWのF-16Cを，R/W28アプローチポイントから撮影。春先の日米共同訓練でのワンシーン（キヤノンEOS5，400㎜，E100S，1/500，f6.7）。

着陸機の正面形なども撮影できる。

そして“ニュータ”の名物ポイントが基地南側一帯の農道。南ゲートのところからは，R/W28使用時のテイクオフ，ランディングが撮影できる。R/W10からの離陸機も300㎜以上で撮影できるが，90㎝級の脚立が必要だ。こちらもほぼ一日中順光で，駐車スペースもある。

基地北西側，R/W10側の県道沿いからは，タキシングを135～300㎜で撮影できる。光線状態は午後から順光で，ここも脚立があると便利なポイントだ。

最後がR/W10アプローチの午前側ポイント。産業廃棄物処理場の入口付近から135～300㎜で着陸機を狙えるが，基地側のほうが土地が高いため，ここから基地内を見ることはできない。

こういったところが新田原の代表的な撮影ポイント。同基地で撮影するには400㎜レンズが最適で，これがあればさまざまなアングルからカッコいいイーグルやファントムの写真をモノにすることができるだろう。

ベイパーリングを派手に発生させながらR/W10を離陸する第401飛行隊のC-130H。基地南側農道から（キヤノンEOS5，400㎜，EB-2，1/350，f5.6）。

嘉手納，那覇

久場　悟

1944年，沖縄県中部に旧日本陸軍の中飛行場として開設，その後米軍に接収されて以来，50年以上にわたって存在し続ける沖縄県の米空軍嘉手納基地。アジア地域の治安維持の要とも言える同基地には，18WGに所属するF-15やKC-135，E-3，HH-60Gのほか，RC-135，HC/MC-130などの米空軍機が配備されており，米海軍のP-3分遣隊も派遣されてくる。また，海兵隊機や海軍機の展開も多く，演習や作戦にともなう本土からの外来機も多いため，航空機ファンには魅力的な基地だ。

那覇市からは30km弱，国道58号線を北東に約1時間ほどの距離だ。鉄道のない沖縄では車かバス，タクシーでの移動となるが，バスの場合，基地西側のポイントはバスで砂辺下車，徒歩10～20分。基地東側のポイントにはカデナターミナルから62，63系統のバスで嘉手納町運動公園入口下車，北側は同系統で千貫田下車となる。

では西側からポイントを見ていこう。嘉手納にはR/W05L-23R，R/W05R-23Lの2本の平行滑走路があるが，基地西側のエンドは国道58号線を挟んで東シナ海に面している。この58号線沿いの歩道からは，太陽の位置によって移動することで，終日R/W05への着陸が撮影できる。場所を動くことができるため，戦闘機系で200～500mm，輸送機系で80～200mmと幅のあるレンズで撮影できるが，街路樹のフェニックスや道路標識などに気をつけなければならない。また，エアバンドでどちらのランウェイを使用するのか確認する必要がある。

次にR/W23アプローチの撮影ポイント。ここは嘉手納と沖縄市を結ぶ道路上で，やはり道路に沿って移動することで，R/W23R，L，午前午後ともに対処できる。ただしポイント付近は現在道路拡張工事の最中なので，撮影時には工事車両や関係者に細心の注意を払わなければならない。

そしてR/W23アプローチ・ポイントから少し嘉手納の市街地に戻ったあたりに，通称“安保の丘”と呼ばれるタキシング中心の撮影ポイントがある。観光地でもあり，バスまで乗りつけるこのポイントは，将来道路工事の一環として公園になる予定。ここは午後から順光のポイントで，手前のタキシーウェイ上のF-15は200mm，KC-135で80mm，P-3，C-130で100mm。手前のランウェイ（R/W05L-23R）の機体を狙うには，F-15だと500mmが必要になる（KC-135で300mm）。

さらに嘉手納方面に戻ると，2ヵ所の北側ポイントがある。ひとつは“エコータキシー”。その名のとおり，エコータキシーウェイを使用する機体の迫力ある大型機の正面形が300mm程度で狙えるほか，側面ならば100mmぐらいから撮影可能。この近辺は道路工事が終了しており，歩道も広く駐車もできる。もうひとつのポイントが通称“中古車店”。仲本中古車販売という民家の屋上がポイントで，2階の住居のところに入場料金ボックスがあるので，100円を入れて屋上に上がると，いわゆるネイビーエリアやその周辺のタキシーウェイ上の機体が狙えるほか，シャワーを浴びる珍しい写真も撮影できる。しかしこのポイントと安保の丘には防音壁を新設中で，これが完成すれば，撮影の障害になることは想像に難くない。なお，中古車店の屋上はもちろんのこと，その他の場所でもマ

シャワーを浴びてPACAFのエプロンへ戻る18WGのF-15Cをエコーから。ぬれた機体に夕日が降りそそぐ（キヤノンEOS5, 300㎜, RA, 1/250, f9.5）。

ナーには充分気をつけて，長く撮影ポイントを存続できるよう，みんなで心がけたい。

そして，沖縄のもうひとつの撮影スポットが那覇基地／空港だ。沖縄の玄関口，那覇では，民間旅客機のほか陸海空3自衛隊，海上保安庁の所属機まで見ることができ，海に面した最高のロケーションなのだが，残念ながら撮影ポイントが少ないのが現実だ。現在新ターミナルを建設中で，これが完成すればポイントも増えるかと期待されるが，現状ではランウェイから離れた国内線ターミナルの送迎デッキと，R/W36エンドの瀬長島だけがポイントといっても過言ではない。

しかし瀬長島では，場所を移動することでいろいろなバリエーションの撮影が楽しめる。島と本島の連絡道路から，島の丘の上からさまざまな撮影にチャレンジしてほしい。ちなみに交通はレンタカーかタクシーがお勧めだ。

なお，嘉手納のオープンハウスは独立記念日の7月4日前後の週末，那覇の航空祭は11月末から12月にかけて例年開催されている。

R/W05側のアプローチを，58号線沿いから撮影。機体は三沢35FW/14FSのF-16Dだが，こうした在日米軍機の外来，本土からの飛来が多いのが嘉手納の魅力（キヤノンEOS5, 400㎜, RA, 1/250, f13）。

中古車店屋上から，ネイビーエリアに駐機するVP-1のP-3Cの夜景を撮影。三脚を据えて，じっくり構えれば光量は充分（キヤノンEOS5, 300㎜, 20", f22）。

那覇のR/W36にオーバーヘッドからアプローチをかける第302飛行隊のF-4EJ改。丘の上からの撮影で，タイミングがよければこうしたひねりをモノにできる（キヤノンEOS5, 300㎜, RA, 1/250, f11）。

Photo : Takashi Hashimoto

from editor ── 普通の写真とは少し違うテクニックが航空機写真には必要です。基本的なポイントはピント合わせとブレ防止。そんなことはほかの写真も同じでしょうって？それはそうですが大切さが違うのです。航空機写真ではこの2点が最低条件であると同時に善し悪しの8割を決めてしまうといっても過言ではありません。あとの2割がいわゆる絵心というやつ。こちらはある程度感性ですから，練習してもすぐ身につくわけではありません。それに比べてピントとブレについては手軽に練習も可能ですし，経験を積むことで必ず上達するはずです。感性を磨くことは難しいかもしれませんが，ちょっとしたコツを覚えることで，絵心の方も充分カバーできるでしょう。その早道をこっそりお教えするのが本書の目的とするところです。掲載した写真の一枚一枚は，そうした意図を反映した作例です。戦闘機の空撮は誰もが夢みることですが，それが航空機写真の究極の目的ではないと思います。基地や空港の外柵でヒコーキ・フォトの第一歩を踏み出した先駆者の作品から，上達のヒントを盗み取ってください。航空機写真の世界はとても奥が深いのです。

航空ファン イラストレイテッド 99-2 No.104

ヒコーキ・フォトテクニック 飛行機写真術

平成11年2月1日発行
■発 行 人／今井今朝春
■編 集 人／三井一郎
■印　　刷／大日本印刷株式会社
■写植制作／ベイス
■発　　行／株式会社 文林堂
■住　　所／〒164-0001 東京都中野区中野3-39-2
編集部TEL 03-5385-5868
販売部TEL 03-5385-5671

定価2,000円(本体1,905円／送料380円)